

AANLEGGEN NATUURVRIENDELIJKE OEVERS LANGS DE LEIE TUSSEN DEINZE EN SINT-BAAFS-VIJVE

Deinze, Zulte, Dentergem en Wielsbeke

MEER RUIMTE VOOR
SCHEEPVAART EN
RIVIERHERSTEL





Waarover gaat dit project?

Om de werken op de Leie goed te kunnen coördineren, werd de Leie opgedeeld in verschillende onderdelen genaamd 'panden'. Het **eerste pand op de Leie** loopt van Deinze tot aan de sluis van Sint-Baafs-Vijve in Wielsbeke.

Klaar voor de toekomst

Hier voeren we niet alleen een aanpassing van de vaarweg uit ten voordele van grotere schepen, maar hebben we ook aandacht voor **rivierherstel en recreatie**. De werken tussen Deinze en Sint-Baafs-Vijve hebben dus verschillende doelstellingen: enerzijds moet de Leie aangepast worden voor de scheepvaart van de toekomst, anderzijds moet de rivier opnieuw haar plaats innemen in het landschap en versterken we de natuurwaarden.

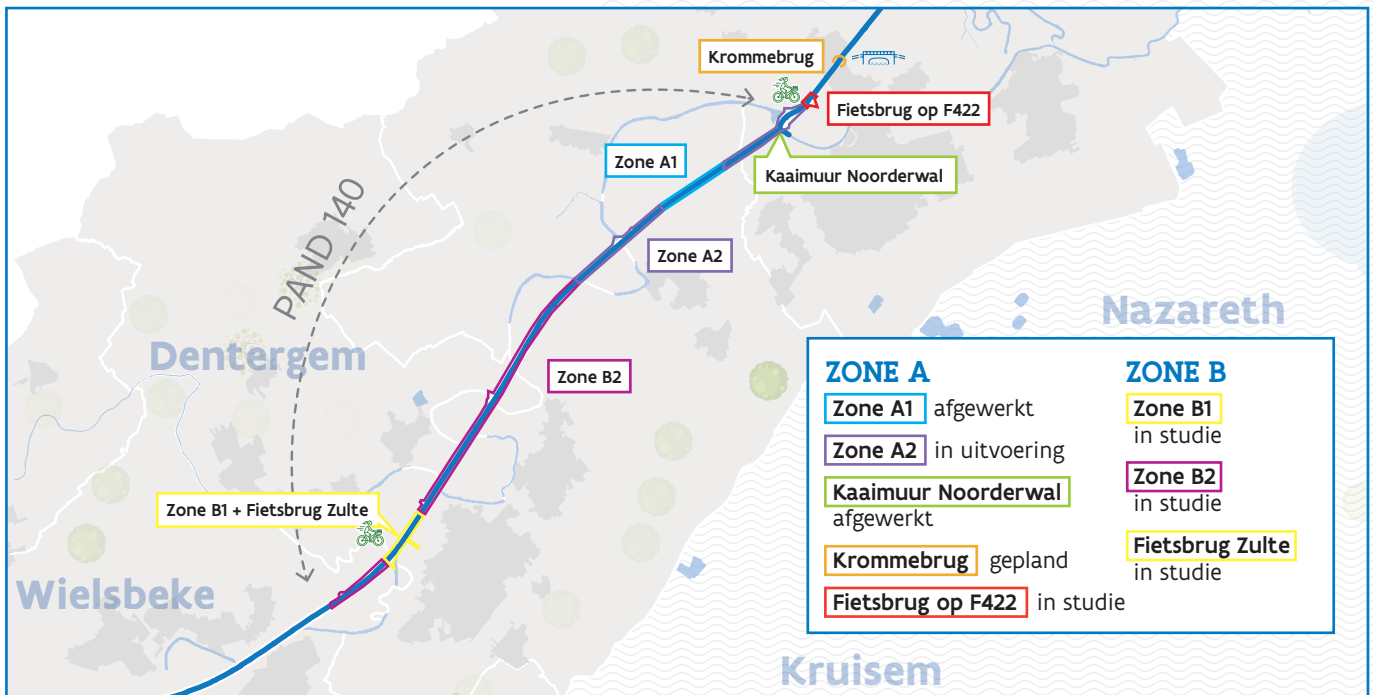


Wist je dat ...

Er worden nog verschillende 'panden' op de Leie aangepakt, zelfs helemaal tot in Wervik. Al deze werken maken deel uit van één overkoepelende visie voor de toekomst van de Leie en worden allemaal op elkaar afgestemd.

Verschillende delen

De werken tussen Deinze en Sint-Baafs-Vijve zijn verspreid over een afstand van ongeveer 10 kilometer en omvatten onder meer de verhoging van een wegbrug, bouw van twee fietsbruggen en werken aan de oevers van de rivier. We werken dan ook in verschillende delen:



Deel 1 Zone A

Eerst is het stuk tussen Deinze en Zulte aan de beurt. Hier worden er op verschillende plaatsen werken uitgevoerd in functie van rivierherstel. Daarnaast geven we de scheepvaart in deze zone meer ruimte door het verhogen van de Krommebrug in Deinze en het vernieuwen van de kaaimuur Noorderwal. De uitbreiding van dit overslagplatform zorgt voor een vergroting van de laad- en loscapaciteit. Het eerste deel van de oeverwerken (zone A1) en de kaaimuur Noorderwal zijn reeds afgewerkt. Ruimte voor recreatie voorzien we ten slotte met de aanleg van een nieuwe fiets- en wandelbrug op de fietssnelweg F422 in Zulte.

Deel 2 Zone B

Daarna is het tweede deel aan de beurt, namelijk tussen Zulte en de sluis in Sint-Baafs-Vijve. Ook in deze zone wordt er gewerkt aan de oevers. In Zulte wordt er een nieuwe fietsbrug gebouwd, ter hoogte van de Limnanderdreef.



Toekomstbeeld nieuwe fiets- en wandelbrug Zulte

Fietsen en wandelen tijdens de werken

Verschillende projecten op het traject zijn momenteel in studiefase. De nieuwe fiets- en wandelbrug over de Leie in Zulte bijvoorbeeld: een stalen exemplaar van bijna honderd meter lang. Deze brug zal beide oevers van de Leie verbinden ter hoogte van de Limnanderdreef en het kasteel Ter Laeke. De brug is de nu nog ontbrekende schakel op de fietssnelweg F374 tussen Zulte en Wielsbeke. De werken voor de fietsbrug zullen anderhalf jaar duren.

Tijdens de werken wordt de doorgang voor fietsers en voetgangers op het jaagpad steeds zoveel mogelijk vrijgehouden. Alle werken vinden plaats op het openbaar domein. Waar het niet mogelijk is om de doorgang op het jaagpad vrij te houden, gaan we steeds op zoek naar een comfortabel en veilig alternatief. Zo kan iedereen blijven genieten van de vernieuwde omgeving langs de Leie.

Ruimte voor rivier- en oeverherstel

In het verleden werden heel wat rivieren geschikt gemaakt voor de binnenvaart. Maar helaas hebben de oevers van rivieren zoals de Leie daardoor hun **natuurlijke waarde** verloren ... Tijd om de oevers in ere te herstellen.

Soorten natuurvriendelijke oevers

Wanneer er voldoende ruimte beschikbaar is tussen de nieuwe vaarweg en het jaagpad, bekijken we hoe we het ecosysteem in één klap kunnen versterken door het aanleggen van **natuurvriendelijke oevers**. Zo krijgen nog meer planten en diersoorten een nieuwe thuis zonder dat dit een probleem vormt voor de scheepvaart. Waar dit niet mogelijk is, voorzien we een natuurtechnische oever of een kaaimuur, afhankelijk van de mogelijkheden ter plaatse. Al geven we natuurlijk de voorkeur aan die eerste! Natuurvriendelijke oevers bestaan in een brede waaier aan soorten en kleuren, met elk hun eigen verdiensten. Vooroevers met moeraszones of open water, ondiepe zones met veel planten, oeverwaluwanden met steile zand- of kunstwanden, fauna-uitstapplaatsen ... Het aanbod is groot!



Wist je dat ...

Als er nieuwe oevers worden aangelegd, moet er worden gegraven en gewerkt. Waar het kan, proberen we vanzelfsprekend de huidige fauna en flora te behouden. Dankzij de geplande werken geven we de watergebonden fauna en flora extra kansen.

Iedereen geniet mee

Dat is ook goed nieuws voor iedereen die graag langs de waterkant vertoeft. Waar je nu overwegend hoge struiken aantreft, fiets of wandel je straks door een **gevarieerd landschap**. Om te genieten van al dit moois zullen op verschillende locaties ook rustpunten ingericht worden voor wandelaars en fietsers. Daarnaast zullen ook vissers straks rustige plaatsjes vinden om hun dobber uit te gooien.

Een gerichte aanpak

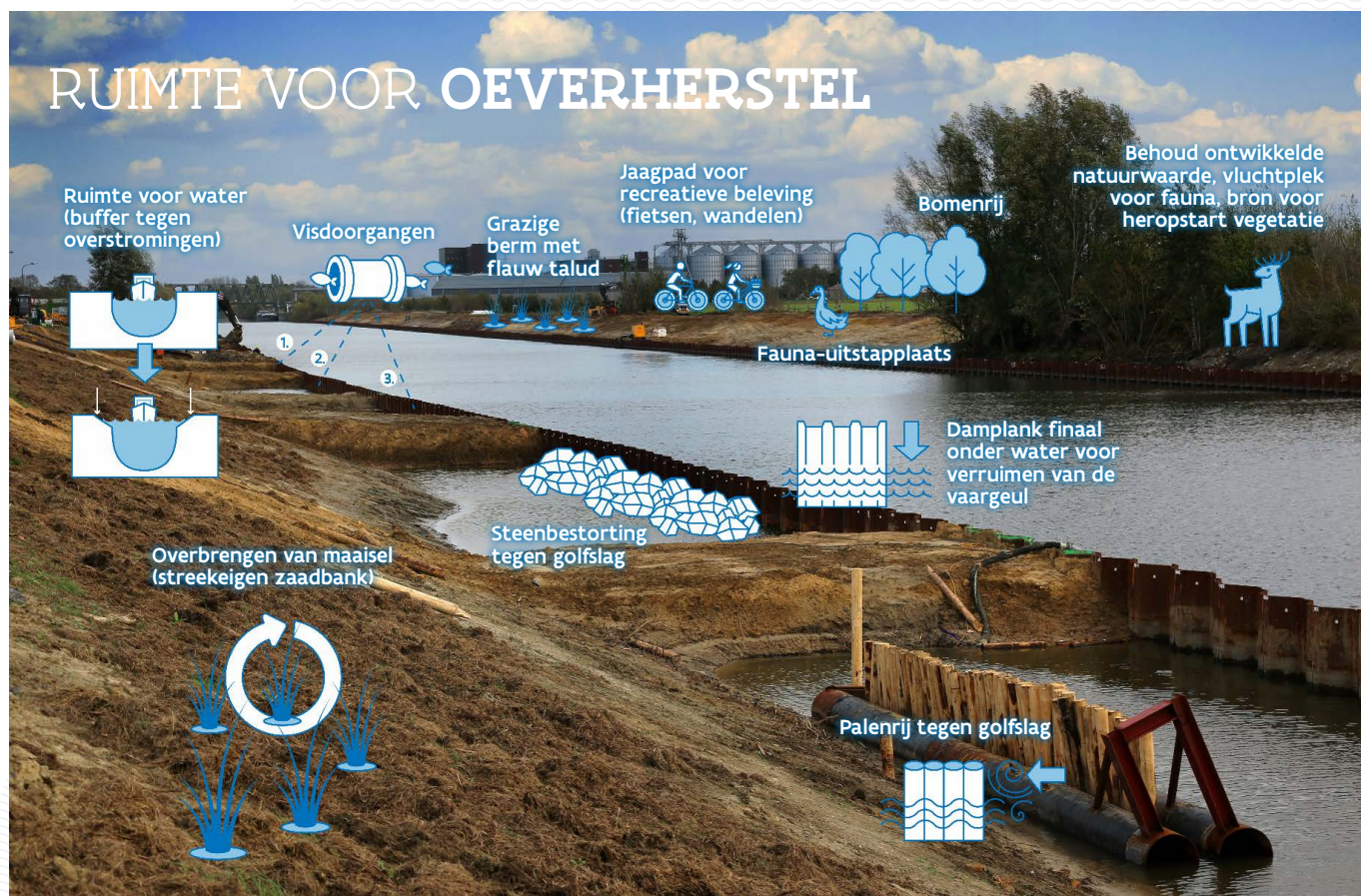
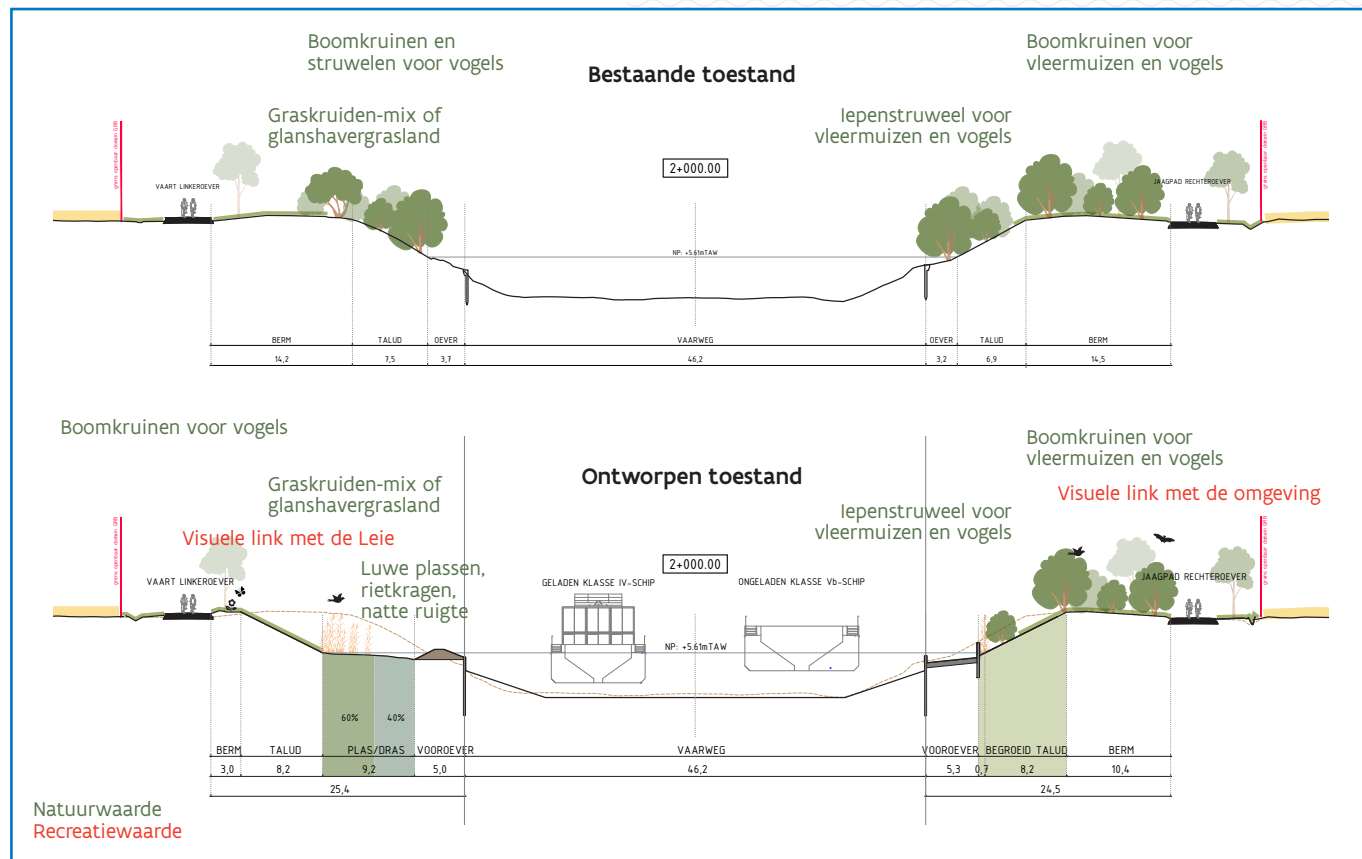
Verschiedende factoren zijn bepalend voor welke aanpassingen op welke locatie uitgevoerd worden. Er wordt onder meer gekeken naar technische randvoorwaarden zoals beschikbare en benodigde ruimte voor de vaarweg, stabiliteit van de oevers, invallende scheepsgolven en stroming. Maar ook de huidige fauna en flora worden onder de loep genomen. Oevers die op dit moment al een goede natuurkwaliteit hebben trachten we in het nieuwe ontwerp zoveel mogelijk te behouden. Op die manier realiseren we een heterogene oeverinrichting die de omgeving ten goede komt.



Oeverherstel & meander Grammene (Deinze, t.h.v. de brug te Machelen)

De aanpassingen

Concreet worden de volgende ingrepen in functie van rivier- en oeverherstel op verschillende plaatsen in het traject uitgevoerd.



Opnieuw ruimte voor meanders

Onze rivieren waren eeuwenlang zowel de slagaders van de lokale economie als van de natuur. In het begin van de vorige eeuw kantelde die balans in het voordeel van de economische vooruitgang. Om rivieren geschikt te maken voor de binnenvaart, werden ze rechtgetrokken waardoor heel wat meanders gescheiden werden van de vaarweg. Vandaag willen we deze meanders waar mogelijk terug in verbinding brengen met de rivier.

We kijken bij deze werken dus niet alleen naar de vaarweg. Tussen Deinze en Sint-Baafs-Vijve wordt bekeken of en welke Leiemeanders opnieuw kunnen verbonden worden met de Leie. Of die verbinding mogelijk is, hangt af van verschillende factoren zoals de waterkwaliteit en het waterpeil. Ook onderzoeken we hoe die eventuele verbinding dan het best kan gebeuren. Waar mogelijk passen we de oevers ook zo aan dat alle toekomstmogelijkheden open blijven.

Alle risico's in kaart gebracht

Bij al deze aanpassingen hebben we alle mogelijkheden en risico's bekeken. Zo hebben de toekomstige afgegraven stukken berm geen waterkerende functie. De aanpassingen hebben dus **geen effect op de overstroombaarheid** van het gebied waardoor alles veilig kan

verlopen, zonder risico's voor de toekomst. De natuurvriendelijke oevers bieden zelfs extra bufferruimte voor water wanneer dat nodig is!



Leiemeander Gottem-Perenboom

Ruimte voor scheepvaart

Deze werken situeren zich op de Leie, een van de rivieren die momenteel wordt aangepast voor schepen van **klasse Vb** binnen het project Seine Schelde Vlaanderen. Deze schepen kunnen tot 4500 ton en drie lagen containers vervoeren. Om hen een vlotte en veilige toegang tot deze vaarweg te verlenen, zijn er verschillende ingrepen nodig.

Breder en dieper

Een van de ingrepen is het aanpassen van de vaarweg. Nu is de Leie overal ongeveer 3,5 meter diep en varieert haar breedte sterk. Om grotere schepen toe te laten, diepen we de vaarweg uit naar **4,5 meter** en wordt de vaarweg verbreed. Dat vergemakkelijkt het manoeuvreren voor de schippers. Baggeren is dus essentieel. Extra vrijgekomen grond wordt zoveel mogelijk verzameld en over het water vervoerd.

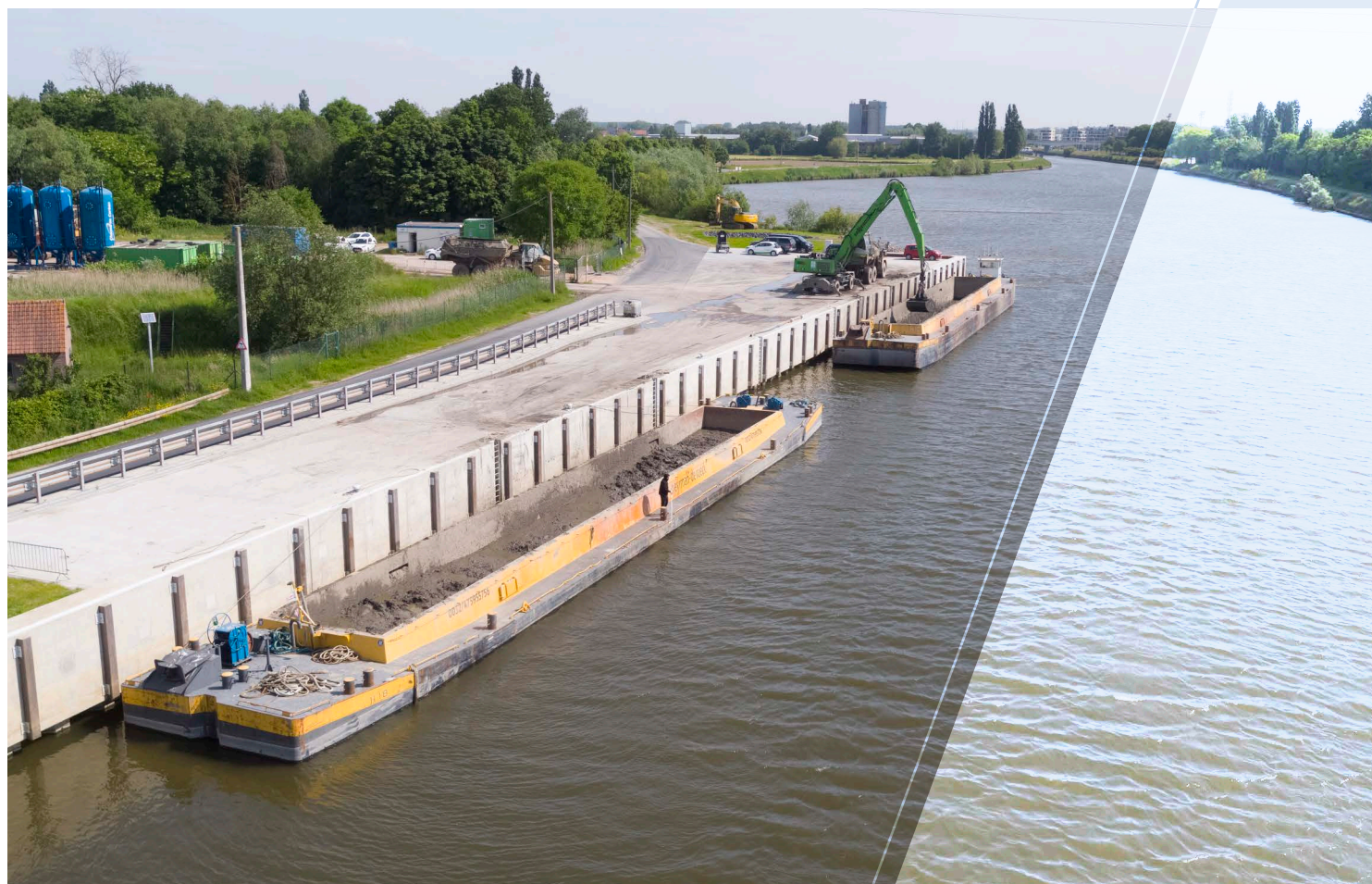
Nieuwe kaaimuur

Om al de uitgeschepte grond en het materiaal te kunnen laden en lossen, werd de kaaimuur ter hoogte van Noorderwal in Deinze vernieuwd. De voormalige loskade was te klein en zorgde voor een versmalling van de vaarweg. Dit belemmerde de scheepvaart, en dus werd de oude kaaimuur afgebroken om er een nieuw, langer exemplaar te bouwen.



Wist je dat ...

We proberen de werken uit te voeren met zo weinig mogelijk geluids- en verkeershinder. Ook het materiaal voor de werken wordt zoveel mogelijk via het water vervoerd.



Nieuwe kaaimuur Noorderwal Deinze

Ruimte voor andere projecten

Wie natuurvriendelijke oevers en meanders zegt, zegt misschien ook wel natte natuur. En dat klopt, maar dit maakt geen onderdeel uit van ons project. De zones van de zogenaamde 'natte natuur' bevinden zich wel voor een deel in dezelfde zone.

Samenwerking troef

De Vlaamse Waterweg nv coördineert de verschillende aspecten van het aspect 'rivierherstel' en voert specifieke onderdelen uit zoals het bouwen van vispassages en het aankoppelen van oude Leiemeanders.

Het Agentschap voor Natuur en Bos staat op haar beurt in voor de grondverwervingen en de ontwikkeling van 500 hectare natte natuur in verschillende gebieden langs de Leie. Daarnaast zijn zij ook verantwoordelijk voor het opmaken van inrichtings- en uitvoeringsplannen voor deze gebieden.

Ook de Vlaamse Landmaatschappij werkt hieraan mee. Zij zijn verantwoordelijk voor het opmaken van de landbouweffectenrapporten en het beheren van de grondenbank.

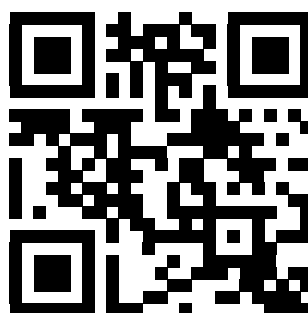


Wat is natte natuur precies?

Watergebonden terrestrische natuur, vaak benoemd als 'natte natuur', is de verzamelnaam voor natuur in en langs het water. De aanwezigheid van water brengt namelijk een typische en zeer waardevolle fauna en flora met zich mee, die heel goed is voor de biodiversiteit. Natte natuur kan dus een gebied zijn, maar kan ook een deel zijn van een natuurgebied, bijvoorbeeld een poel in een heidelandchap of een meanderende beek in een bos.

Kijk mee!

Scan de QR-code voor een blik achter de schermen via video's, interviews en meer.



Meer informatie

De Vlaamse Waterweg nv
afdeling Regio West
Tel: 09 292 12 11
seineschelde@vlaamsewaterweg.be

 seineschelde.be
vlaamsewaterweg.be

   #seineschelde



Medegefinancierd door
de Europese Unie

