



HERMAN NACHTERGAELE

LEIEWERKEN KOMEN ERAAN MEER NATUUR DANKZIJ BULLDOZERS?

De geplande aanpassingswerken aan de Leie in kader van het Seine-Scheldeproject zijn nu definitief van start gegaan en komen nu ook onze richting uit. In de voorbije jaren werden er vooral enkele bruggen vervangen, maar nu zijn de oevers aan de beurt. De eerste kilometers werden aangepakt in pand 140 tussen Deinze en de Spoorwegbrug in Zulte.



VOOR



NA

↑ Er wordt nu een nieuwe oeverwaluwalenwand aangelegd aan brug in Grammene
© Herman Nachtergaele

Hier kijken we met belangstelling naar uit: de oeverwerken zijn een deel van het onderdeel Rivierherstel Leie, een ambitieuze aanpak om het artificieel uitzicht van het kanaal terug een meer natuurlijk aspect te geven met meer natuurwaarde. De principes van natuurtechnische milieubouw bestaan al lang in Vlaanderen, maar de schaalgrootte waarop wordt gewerkt met de Leie is toch wel uniek en het geheel wordt op het terrein opgevolgd door een bioloog met een indrukwekkende CV op gebied van natuurontwikkeling (Paul Durinck, in een vroeger leven ooit nog directeur van de toenmalige Natuurreserveaten vzw).

Momenteel zijn de oevers van de Leie over het ganze traject van 41 km versterkt met breukstenen en betonnen platen. De oevers zijn vaak kunstmatig opgehoogde dijklichamen en de bijhorende vegetatie is op veel plaatsen minder waardevol soortenarm grasland door verruiging, ondanks vele jaren..., ondanks vele jaren beheer met min of meer selectief maaien. Anderzijds is er ook veel spontane opslag van riet en wilgensoorten die dan wél weer waardevolle microhabitats vormen voor heel wat vogelsoorten en insecten. Plaatselijk, waar de bodem minder voedselrijkdom bevat, is de flora al in betere doen met kenmerken van droge glanshavergraslanden (met o.m. wikkesoorten, margriet, knooppkruid). Deze stukken zijn belangrijk voor vlindersoorten gebonden aan gras/hooilanden zoals dikkopjes, oranje zandoogje, hooibeestje,

icarusblauwtje en bruin blauwtje.

De onnatuurlijke oeverstructuur en de turbulentie van passerende schepen hebben grote gevolgen voor het onderwaterleven: er zijn in de Leie nauwelijks rustzones die dienen als paaiplaatsen voor de vissen of kansen geven voor ontwikkeling van onderwaterplanten waardoor het ganze microweb van onderwaterleven niet goed functioneert.

De oeverwerken willen een deel van deze problemen aanpakken. De kunstmatige oeververdediging van breukstenen en betonplaten wordt zoveel mogelijk verwijderd. Daar waar de oeverzones voldoende breed zijn gebeuren grootschalige graafwerken waarbij verschillende types van vooroevers worden gemaakt. Dit worden plas/drasbermen en moeraszones die door een onderwaterberm worden afgeschermd van de boeggolven van schepen in de eigenlijke vaarweg. In deze luwtezones moet een natuurlijke dynamiek op gang komen met kolonisatie door onderwaterplanten met ook verschillende graden van verlanding, en zo zullen op termijn diverse watergebonden biotopen ontstaan waar een ganz voedselweb zich kan ontwikkelen. De oevers kunnen zo evolueren naar kilometerlange migratiecorridors waar topsoorten zoals bevers en wie weet ooit otters langs kunnen fourageren.

Op plaatsen waar de graslanden nu te voedselrijk zijn wordt de toplaag afgegraven zodat er

een nieuwe start wordt gemaakt vanuit een voedselarmere bodem. Kolonisatie vanuit lokale zaadbronnen of eventueel herinzaai moeten hier uitmonden in betere vegetatietypes.

Het klinkt allemaal mooi, en we hopen dat de uitkomst van deze werken uiteindelijk meer natuur zal opleveren. Ondertussen is het wel even slikken voor de voorbijganger die de uitvoering bekijkt. Om de nieuwe uitgangssituatie te bekomen wordt quasi alle bestaande vegetatie verwijderd met inbegrip van de meeste bomen en struwelen langs de waterrand,

100 ha natuurinrichting ten velde tegen eind 2024, politiek vastgelegd door minister Demir, inderdaad kan gehaald worden. Nog dit jaar worden er 3 nieuwe natuurinrichtingstudies opgestart in de projectgebieden Oeselgem/Bavikhove-Ooigem en Posthoorn tussen Wevelgem en Menen. Het gaat vooruit... Wie had dat durven dromen?

VOOR

NA

op kleine eilandjes na, die kunnen fungeren als zaadbron. Dit komt over als een zware kaalslag en zal zeker op korte termijn een flinke achteruitgang geven voor de natuur langs de Leie. Het herstel zal heel wat jaren vragen en we moeten beseffen dat de finale natuurtypes anders zullen zijn met meer plaats voor de specifieke watergebonden natuur. De natuurvriendelijke oevers komen overigens niet overal: daar waar de oeverruimte te smal is worden "technische" oevers aangelegd. Praktisch betekent dit een aanleg van kaden of terug versterkte oevers naast het jaagpad. Het geheel wordt dus onvermijdelijk een compromis tussen wens voor meer natuur en nautische beperkingen.

Het project van de oeverwerken zal meer in detail worden toegelicht door de Vlaamse Waterweg NV op de eerstvolgende West-Vlaamse Natuurstudiedag op 4 maart 2023 die focust op het thema van "maakbare natuur".

O ja, we wachten natuurlijk ook nog op die 500 ha natuurherstel in de riviervallei zelf. Maar ook dat komt er aan. De eerste uitvoeringswerken zijn gestart in Dentergem in het projectgebied Neerhoek. Ook de grondverwingen gaan door. Het ziet er naar uit dat de deadline van de eerste

KANTTEKENING

Hoewel we dus vrij positief zijn over de evoluties binnen het luik Rivierherstel, blijven we op onze hoede voor de mogelijke impact van de Leiewerken op bestaande natuurgebieden in onze regio, zeker in het pand I60 tussen Harelbeke en Menen. In afwachting van de resultaten van nieuwe studies over het vaarregime, blijft het gissen naar de impact op gebieden zoals het Schrijverke in Marke. Ook blijven we zeer sceptisch over de finale kosten-batenanalyse van dit ganse Leieproject. De evolutie van het wegtransport spreekt voor zich: dagelijks honderden kilometers fileleed, vrachtwagenvervoer dat jaarlijks toeneemt (1) en nieuwe logistieke centra die steunen op vrachtwagenvervoer wordt geen strobreed in de weg gelegd. Je moet maar één keer de chaos van de duizenden vrachtwagens op de E17 meemaken om genoeg te weten: het is een fata morgana dat dit fundamenteel zal veranderen door de Leiewerken zonder bijkomende, drastische ingrepen in ons mobiliteitsbeleid. Tot nader order is dat niet gepland door de Vlaamse politici.

↪ Aanlegplaats voor schepen aan Machelenbrug

↑ Aanleg nieuwe oeverzones

© Herman Nachtergaele

(1) In 2021 werd 278 miljoen ton goederen over de weg vervoerd met in België geregistreerde voertuigen (vrachtwagens en trekkers met een laadvermogen van minstens 1 ton). Dat is een stijging van 1,4% ten opzichte van 2020 wat de vervoerde tonnage betreft, en een stijging van 4,9% voor de gepresterde tonkilometers: bron <https://statbel.fgov.be>.