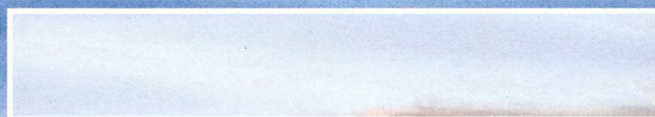


A F D E L I N G
B O V E N S C H E L D E
J A A R B O E K
2 0 0 3



Ministerie van de
Vlaamse Gemeenschap



Voorwoord



Het Jaarboek 2003 van de afdeling Bovenschelde (ABS) verschijnt in een enigszins andere vorm dan voorgaande jaren. Liever dan een ambtelijke opsomming van de lopende projecten hebben wij verkozen ons te beperken tot enkele thema's en deze diepgaander uit te werken.

Door hun zeer ingrijpend karakter, door hun veelzijdige aard, door de omvang van studie- en uitvoerend werk, en wellicht ook door de belangrijke budgettaire weerslag, strekken de activiteiten van een waterwegbeheerder zich immers uit over een lange termijn. Om die reden is het niet erg nuttig elk jaar opnieuw deelaspecten te belichten van werken, die uitgesmeerd worden over meerdere jaren of die soms meer dan een decennium overspannen.

De onderwerpen die ABS in dit jaarboek voorstelt, vormen een goede illustratie van dat langetermijndenken. Aan de innovatieve oplossingen voor het bergen van baggerspecie is jarenlang overleg, maar zijn ook hevige maatschappelijke spanningen voorafgegaan. De kalibrering van de Leie voor 1.350 ton in de doortochten van Kortrijk en Wervik zijn projecten waarover al tientallen jaren geleden werd beslist. Het opnieuw openleggen van de Dender te Dendermonde en de stadsvernieuwing die hiermee gepaard gaat, vergde verschillende ontwerpen, diverse scenario's en permanent overleg met het stadsbestuur en de inwoners. Ook de natuurontwikkeling langs de oevers van onze waterwegen is een opdracht van lange adem.

Soms dringt de actualiteit zich op. De waterbeheersing in het bekken van de Leie en de Boven-Schelde is een permanente zorg en één van onze kerntaken. Maar toen de overstromingen toesloegen rond de jaarwisseling 2002-2003 ging alle aandacht uit naar het beperken van de schade. Hoe onze afdeling daarmee is omgegaan, en welke acties worden ondernomen voor de toekomst, wordt uitvoerig weergegeven in dit jaarboek.

Soms heeft de actualiteit ook een aangename kant. Zo ontving ABS in 2003, samen met de Stad Gent, de Prijs van de Vlaamse Bouwmeester in de categorie "Publieke Ruimte" voor de manier waarop de vernieuwing van het waterfront werd ingepast in de renovatie van de Gentse stadskern.

Met dit jaarboek wil de afdeling Bovenschelde ook het werk in het licht stellen van zijn ruim 300 medewerkers. Naast de centrale diensten, met inbegrip van de ondersteunende functies,

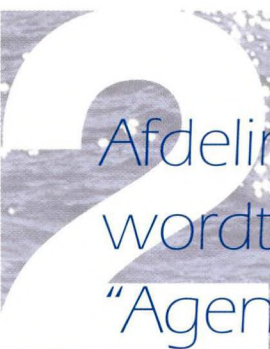
wil ik in het bijzonder de medewerkers in de districten alsook de binnenvaartbegeleiders vermelden. De districten vormen de voedingsbodem voor onze terreinkennis, het echte kapitaal van onze afdeling. De binnenvaartbegeleiders vormen ruim de helft van het totaal personeelsbestand. Hun initiatieven en hun motivatie zijn de grondslag voor een goede dienstverlening. Ik dank ieder van hen voor hun inzet.

Voor onze organisatie zal het nieuwe jaar belangrijke veranderingen teweeg brengen. Op 1 mei 2004 werd ons werkingsgebied verruimd met de waterwegen die voorheen beheerd werden door de afdeling Waterwegen Kust. Eind van dit jaar zal de aldus verruimde afdeling Bovenschelde, in het kader van "Beter Bestuurlijk Beleid", geïntegreerd worden in het nieuwe Extern Verzelfstandigd Agentschap "Waterwegen en Zeekanaal" (W&Z).

Niet op de laatste plaats is dit jaarboek er ook voor de buitenwereld: de burger, de bedrijven en de plaatselijke besturen waarmee wij samenwerken. ABS wil een transparante communicatie voeren en zet met dit jaarboek zelf de stap naar zijn klanten. Ik nodig hen uit om kennis te nemen van de projecten waar wij mee bezig zijn, en van de zorg om een kwaliteitsvolle dienstverlening die zowel onze doelstelling als onze bestaansreden is.



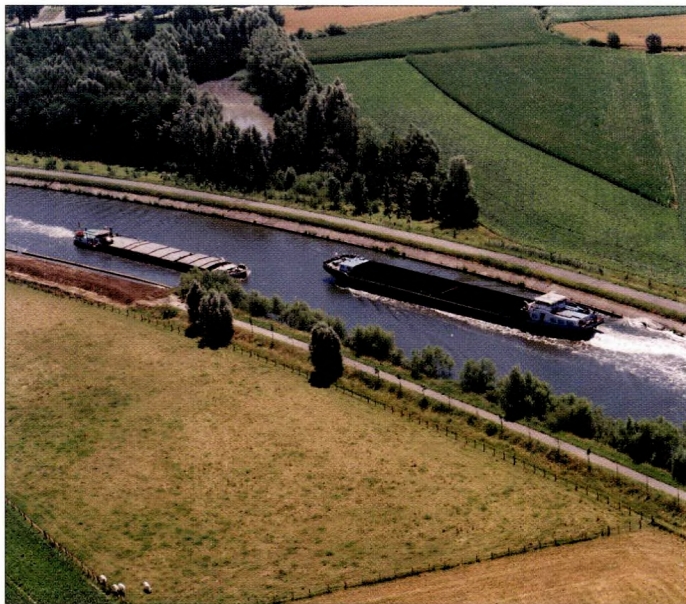
ir. Eric Van den Eede
Afdelingshoofd



Afdeling Bovenschelde
wordt geïntegreerd in
"Agentschap Waterwegen en Zeekanaal"

Administratieve structuur wijzigt, kerntaken blijven dezelfde

Voor de afdeling Bovenschelde (ABS) is 2003 een jaar geworden van grote activiteit, maar de resultaten mogen gezien worden. De trafiekcijfers op onze waterwegen bereikten recordhoogten. De noodzakelijke onderhoudswerken hebben hun kruissnelheid teruggevonden. Oplossingen zijn eindelijk gevonden voor de maatschappelijk erg omstreden kwestie van de berging van baggerspecie. Met vernieuwende research- en ontwikkelingsprojecten vervult ABS een voortrekkersrol in Vlaanderen en trekt de afdeling aandacht van buiten de grenzen. Een grotere zorg voor de natuur en aandacht voor het milieu worden tegenwoordig als vanzelfsprekend meegenomen in het beleid. Belangrijke infrastructuurwerken zijn aan de gang, en op diverse plaatsen slaagt de afdeling er in ze te integreren in een bredere context van opwaardering van het platteland of vernieuwing van de stadskern. De toekenning van de Prijs van de Vlaamse Bouwmeester aan ABS en de Stad Gent, voor de wijze waarop de renovatie van de waterkant werd ingepast in de vernieuwing van de Gentse binnenstad, is een erkenning die onze inspanningen in het licht stelt.



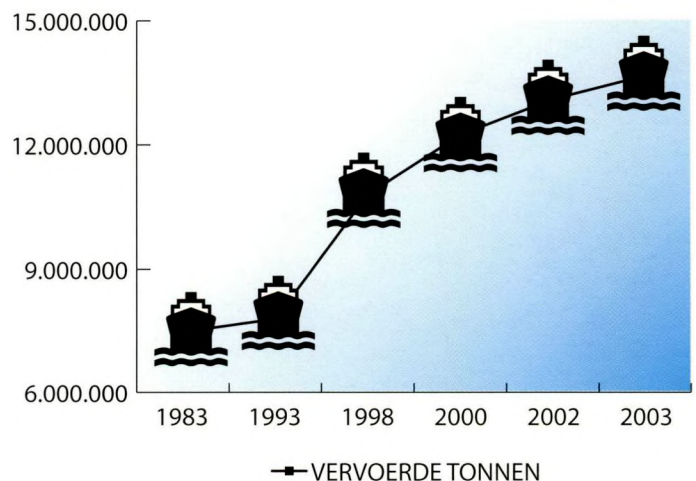
Op het einde van 2004 zal de afdeling Bovenschelde tien jaar bestaan in zijn huidige vorm. Maar al eeuwen worden de kerntaken van deze afdeling verzekerd door administraties en overheden, welke organisatievorm die in het verleden ook hebben aangenomen. Meer dan duizend jaar vormen de grote waterwegen door ons gebied de economische assen

Het ambtsgebied van ABS blijft een draaischijf voor de binnenvaart in Noordwest-Europa

waarlangs welvaart tot stand kwam. De handel tussen onze gewesten en de jaarmarkten van Champagne is ouder dan de politieke structuren van het graafschap Vlaanderen. De hele middeleeuwen lang vormden Artesië en Picardië de bevoorradingschuur van onze streken. Leie en Boven-Schelde waren hiervoor toen al de aanvoerroutes.

Op het kruispunt van de grote handelswegen tussen het Balticum en de Middellandse Zee, en tussen Engeland en het Rijnland, werd historisch de draaischijf gevormd door wat vandaag de provincies West- en Oost-Vlaanderen zijn. Met bijna 10 miljoen ton die in 2003 geschut werd in Asper en meer dan 13 miljoen ton op de sluis van Evergem, blijft die historische functie actueler dan ooit. Dat het vrachtvervoer over de binnenwateren in de lift zit, wat mede een gevolg is van de mobiliteitscrisis in Noordwest-Europa, blijkt uit de recordcijfers van trafiek die ABS in 2003 heeft genoteerd.

Vervoerde tonnen aan de sluis te Evergem



Afdeling Bovenschelde wordt geïntegreerd in "Agentschap Waterwegen en Zeekanaal"

Herstructurering

Samen met de bescherming van de bevolking door het opwerpen van dijken, vormde het verbeteren van de bevaarbaarheid van Leie en Boven-Schelde de kerntaak van de opeenvolgende waterwegbeheerders. Duizend jaar geleden werden al werken uitgevoerd op de Schelde. In het begin van de vorige eeuw werden de stuwen herbouwd te Asper, Oudenaarde en Kerkhove. Vijftig jaar geleden werd begonnen met de kalibrering voor 1.350 ton van de vaarroute naar Frankrijk. De realisaties die wij voorstellen in dit jaarboek 2003 liggen in het verlengde van duizend jaar waterbouw in onze gewesten.

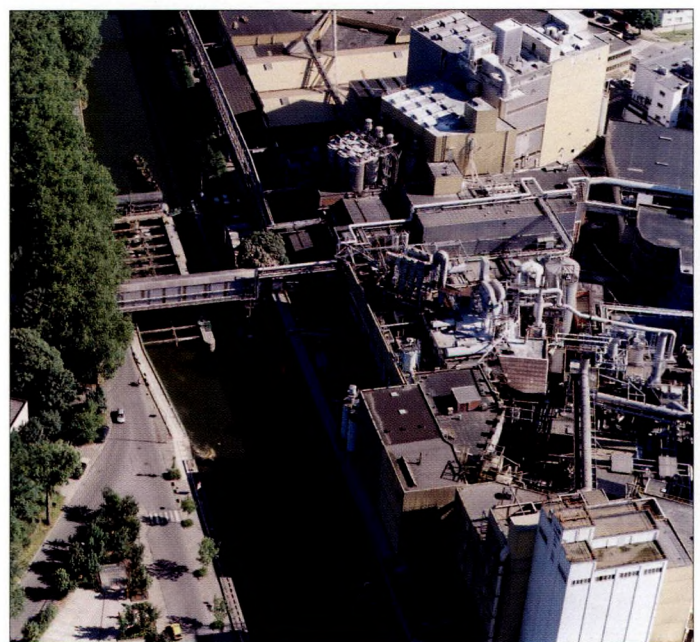


Administratieve structuren veranderen, maar de kernopdrachten blijven ongewijzigd. De burger kan de herstructureringen niet altijd bijhouden. Nog altijd worden op de Nederkouter brieven ontvangen die gericht zijn aan "de Eerste Directie van het Stroomgebied van de Schelde", en in het dagelijks spraakgebruik wordt nog dikwijls gesproken van "Openbare Werken" of zelfs "Bruggen en Wegen". Afgezien van de structuren is voor velen de activiteit zelf van de afdeling onduidelijk - en verwarring met de waterdistributie, het beheer van het rioolstelsel of zelfs onwetendheid over de rol bij overstromingen, zijn niet ongewoon. Wat dit laatste betreft heeft 2003 ons opnieuw geleerd hoe vaak de ABS-functie van waterbeheersing en preventie tegen overstromingen (bij uitstek een langetermijnopdracht) verward wordt met het optreden van brandweer of Civiele Bescherming bij het bestrijden van een acute waterramp. Mede om die reden is de afdeling meer dan ooit overtuigd van de noodzaak van meer communicatie met de bevolking.

Met de staatshervorming van 1 augustus 1989 werd het Bestuur der Waterwegen bij het ministerie van Openbare Werken gefusioneerd met het Bestuur van het Zeewezen en de Binnenvaart bij het ministerie van Verkeerswezen. Met de functionele reorganisatie van 1 januari 1995, die in de plaats kwam van de vroegere territoriale opdeling, maakten niet alleen de "Diensten" plaats voor "Afdelingen", maar kwamen in het gebied van ABS zowel Kortrijk als Gent onder dezelfde leiding. Alle administratieve veranderingen ten spijt, blijft ABS een vast aanspreekpunt voor de bevolking - van de Nederkouter in Gent tot de Passionistenlaan in Kortrijk en de contactadressen van onze districten.

Waterwegen en Zeekanaal (W&Z)

Ook nu staat ABS voor ingrijpende structurele hervormingen. Binnen de administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) was ABS al één van de grotere onder de elf verschillende afdelingen, en dat belang wordt in de toekomst alleen maar versterkt. Nadat in 2002 enkele bevoegdheden waren overgedragen aan andere afdelingen, werd het ambtsgebied van ABS vanaf 1 mei 2004 aanzienlijk uitgebreid door toevoeging van de waterwegen voorheen in beheer bij de afdeling Waterwegen Kust (WWK). De verruimde afdeling Bovenschelde krijgt hierdoor 175 km extra waterweg onder haar bevoegdheid en een kwart meer personeel. Naast de Boven-Schelde en de Leie krijgt ABS een derde verbinding met Frankrijk nl. met het Kanaal van Plassendale over Nieuwpoort naar Duinkerken.



Integraal waterbeleid verdringt tunnelblik

Naar verwachting tegen eind 2004 wordt de verruimde afdeling Bovenschelde geïntegreerd in het nieuw op te richten "Waterwegen en Zeekanaal", een Extern Verzelfstandigd Agentschap dat tot stand komt krachtens een decreet van het Vlaams Parlement in uitvoering van de acties voor Beter Bestuurlijk Beleid. Binnen dit agentschap wordt de verruimde afdeling Bovenschelde één van de drie territoriale afdelingen.

Maatschappelijke evolutie

Doorheen de wijziging van structuren en de nieuwe invulling van taken, blijkt uit de geschiedenis van ABS en van de andere waterwegbeheerders, hoezeer veranderende maatschappelijke vragen en bekommernissen vertaald worden in het beleid en in de administratie. In dit jaarboek komt dat tot uiting op drie domeinen.

In tegenstelling tot nauwelijks enkele decennia geleden is de filosofie rond waterbeheersing grondig gewijzigd. In plaats van een illusoire en absolute bescherming tegen overstromingen na te streven, is het beleid thans gericht op het beschermen tegen schade door wateroverlast. Een eeuw urbanistische wildgroei en de "harde" kalibreringen die de afgelopen decennia werden doorgevoerd, kunnen niet in enkele jaren worden ongedaan gemaakt. De concentratie van de bevolking in verstedelijkte clusters is een bijkomende reden om de waterbeheersing anders aan te pakken. Daarbij komen de maatschappelijke beweging om opnieuw ruimte te geven aan het water, de inpassing van de waterbeheersing in een breder milieubeleid, de vereisten van integraal waterbeleid, en de wenselijkheid van grensoverschrijdend bekkenbeheer - vastgelegd in de Europese Kaderrichtlijn Water.

Met het inpassen van infrastructuurwerken aan de waterweg binnen de ruimere context van stadsvernieuwing of behoud van het platteland, worden vandaag ook de grote investeringen anders benaderd dan in het verleden. De voorbeelden van Gent, Dendermonde, Kortrijk en Wervik in dit jaarboek spreken voor zichzelf. Tot slot is ook de zorg voor natuurontwikkeling een opdracht die de jongste jaren een nieuwe invulling heeft gekregen. Het bevorderen van goederenvervoer langs de waterweg en initiatieven ten gunste van het milieu, worden vandaag niet langer gezien als conflictueus.

Infrastructuur- en onderhoudswerken kunnen integendeel een hefboom vormen voor actieve natuurontwikkeling.

In een dicht bevolkt land als Vlaanderen moet het multifunctioneel gebruik van de waterweg voorop staan. Hoe sterk de verscheidene economische, ecologische, recreatieve, landschappelijke en zelfs cultuurhistorische functies met elkaar verweven zijn, komt tot uiting in de hoofdstukken van dit jaarboek. De thema's die in deze hoofdstukken behandeld worden, vormen de activiteiten waarmee ABS in 2003, maar ook in de volgende jaren, bezig is. Ze zijn de vertaling in de praktijk van de vijf strategische doelstellingen van onze afdeling.

Doelstellingen

In beleid en uitvoering streeft de afdeling Bovenschelde naar het realiseren van vijf strategische doelstellingen :

- 1) Bijdragen tot een significante stijging van het aandeel van de binnenvaart in het goederenvervoer tussen de Vlaamse zeehavens onderling en op de as naar Noord-Frankrijk
- 2) Het waarborgen van een maatschappelijk en economisch aanvaardbaar veiligheidsniveau tegen overstromingen, afhankelijk van de omgeving
- 3) Het verhogen van de biodiversiteit in en langs de waterlopen
- 4) Het ontwikkelen van een visie op de meervoudige functies van de waterwegen en hun aanhorigheden en het verankeren van deze visie in bestemmingsplannen
- 5) Het meewerken aan het zuinig beheer van de zoetwaterreserves

**Verruimde afdeling Bovenschelde
beheert de helft van alle personeel
binnen het nieuw agentschap
"Waterwegen en Zeekanaal" en de helft
van de 1100 km bevaarbare
waterwegen in Vlaanderen**

3

Waterbeheersing



De zonden van de vaders

Waterbeheersing wordt ingepast in integraal bekkenbeheer

De overstromingen van kerstdag en nieuwjaar 2002-2003 hebben grote wateroverlast veroorzaakt. Ze noopten ABS tot noodmaatregelen en waren een aanleiding om versneld naar oplossingen te zoeken voor de lange termijn. Duurzame oplossingen zijn nodig, die de fouten herstellen uit het verleden en die verder gaan dan het doorschuiven van de wateroverlast naar de afwaartse panden. Maar als de brandweer zandzakjes legt, blijft het moeilijk uitleggen dat overstromingen niet worden bestreden op het moment dat het water tot aan de enkels reikt. Werken die de waterbeheersing verbeteren, zijn maar mogelijk in droge periodes vóór en na een overstroming. Maar het is net in die periodes dat “acute noden” nogal eens moeten wijken voor andere budgettaire prioriteiten.

De wassen op de bovenrivieren waren uitzonderlijk en deden zich in het ambtsgebied simultaan voor. Er werd een record-debiet gemeten van 300 m³ per seconde op de Boven-Schelde en tot 250 m³ op de Leie, wat nooit eerder voorkwam in de recente geschiedenis. Er zou zich met zekerheid een zeer grote ramp in Gent voorgedaan hebben, had dit debiet van meer dan 500 m³ per seconde zijn weg moeten zoeken doorheen de binnenstad. Dat is gelukkig niet gebeurd. Ook bij de monding van de Dender werd afgelopen jaar 100 m³ per seconde genoteerd. Zelfs in Geraardsbergen, het hoogste punt in het ABS-gebied, waren er grote problemen. Daarbij moet bedacht worden dat bij ABS alle bovendebiten aankomen in een gebied dat onderhevig is aan getijdenbewegingen, wat de waterbeheersing vanzelfsprekend bijzonder complex maakt.

Ongewone neerslag

De ongewoon grote neerslag was de **rechtstreekse oorzaak** van de uitzonderlijke was. In de jongste tien jaar zijn er vier grote wassen voorgekomen, en ook het volume van de neerslag lag hoger dan het langetermijngemiddelde. Wat zijn de redenen hiervan en zegt deze vaststelling iets over de toekomst? Ir. Jan Balduck, hoofd van de cel Exploitatie en verantwoordelijke voor de waterbeheersing, blijft omzichtig. De natuur is grillig en het is voorbarig om algemene conclusies te trekken.



In de jaren 1980 kwamen er veel minder grote wassen voor, en ook op langere termijn lijkt de frequentie van exceptionele wassen geringer te zijn dan in het afgelopen decennium. Bij alle overlast moet ook bedacht worden dat de regenvall voor één keer niet samenviel met de “letale combinatie” van springtij en opstuwing vanuit het noordwesten. Het had dus nóg erger kunnen zijn. De uitvergroting van de rampspoed door de media heeft ook naar de achtergrond verwezen dat er nu weliswaar meer gezinnen getroffen werden, een gevolg van toenemende bewoningsdruk, maar dat toch een aanzienlijk geringere oppervlakte onder water kwam dan vroeger het geval was. Bij alle rampspoed is enige relativisering dus op zijn plaats.

De waterbouwkundige ingrepen in het verleden waren **onrechtstreekse oorzaken** van de overstromingen - althans van de ernst van de wateroverlast en van de locaties waar deze optrad. Deze ingrepen van vroeger moesten beantwoorden aan de nieuwe noden van de scheepvaart, aan de vragen van de bedrijven en aan de vereisten van de urbanisatie - zelf een gevolg van de stijgende druk van bevolking, industrie en diensten. Het kanaliseren van waterwegen heeft de snelheid van de afvoer vergroot. De urbanisatie en landinrichting hebben grotere debieten gecreëerd. Bochtafsnijdingen en het rechttrekken van meanders hebben mee het winterbed verkleind. Op veel plaatsen werd het winterbed bovendien ingenomen door bewoning.

Pijnpunten

De pijnpunten waren vooral gelokaliseerd op Leie en Dender. Ondanks het recorddebiet tot 300 m³ per seconde kon de was op de Boven-Schelde probleemloos worden afgevoerd. Het water kwam via het zuidervak van de Ringvaart om Gent onmiddellijk terecht in de Zeeschelde.

Op acht locaties langs de Dender konden noodmaatregelen het ergste leed voorkomen, o.m. door het aanbrengen van New Jerseys. Dit zijn hoge veiligheidsstootbanden die langs het jaagpad worden geplaatst en op relatief goedkope maar efficiënte manier het water bedwingen. Door de bewoningsdruk is het winterbed van de Dender in één generatie tijd sterk ingekrompen. Vroeger waren hier drie keer zoveel overstromingsgebieden als vandaag.

Het was vooral Overboelare, opwaarts Geraardsbergen, dat het meest in de kijker liep met een overstroomde zone die op militaire kaarten staat aangegeven als zompig. Op Vlaams gebied ligt daar langs de Dender een dijkje dat niet verlengd is voorbij de taalgrens waardoor het water bij hoge waterstanden in een 20-tal huizen kan binnendringen. Door de bouw van een dwarsdijk en een langsdijk op de rechteroever van de Dender, met toepassing van het Dijkendecreet, hoopt ABS toekomstige overstromingen te beperken - maar met behoud van buffercapaciteit ter hoogte van het oude vliegveld. De toestand in Overboelare stelt wel de noodzaak van overleg over de waterafvoer met het Waals Gewest waar twee stuwen zijn verbreed.

Leieleed

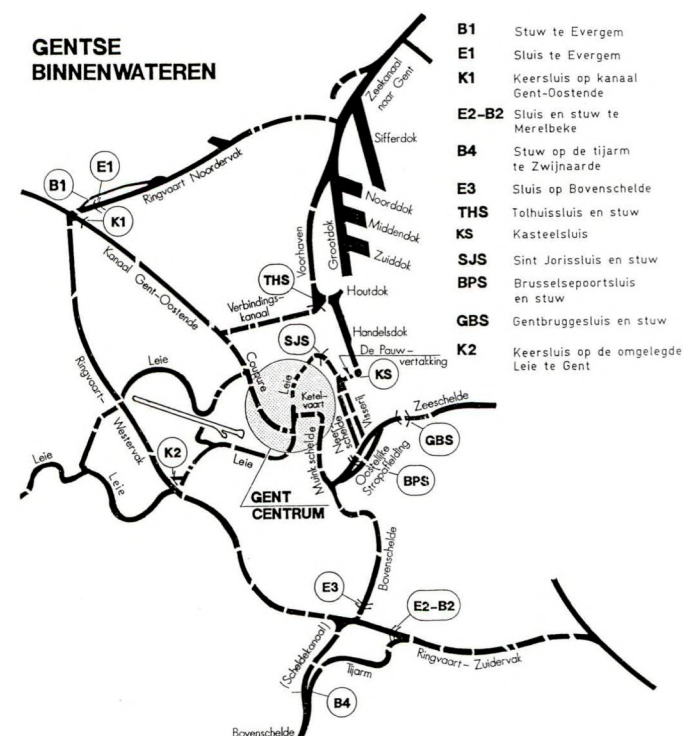
Het was vooral op de Leie, tussen Sint-Martens-Latem, Sint-Denijs-Westrem en Drongen, dat de wateroverlast aanzienlijk was. De problemen van nieuwjaar 2003 kunnen niet los gezien worden van twee ontwikkelingen uit het relatief recente verleden.

Enerzijds zijn er de beleidsbeslissingen uit het midden van de jaren 1960. Na grote overstromingen in Kortrijk en Menen werd toen het lopende programma tot kalibrering van de Leie voor 1.350 ton aangegrepen om de vaarweg drastisch recht te trekken door het afsluiten van een aantal meanders en rivierarmen. Op vraag van de industrie werden eveneens het Kanaal van Roeselare naar de Leie en het Kanaal van Bossuit naar Kortrijk gemoderniseerd. Al deze aanpassingen wijzigden



het stroomregime van de Leie en verplaatsten de problemen naar de stroomafwaartse panden.

Anderzijds bracht de in 1969 beëindigde aanleg van de Ringvaart om Gent een oplossing voor de problemen van de Gentse binnenstad, maar in veel mindere mate voor de westelijke periferie. Met nieuwjaar 2003 waren de overstromingen op de Leie geconcentreerd in een zevental probleemgebieden:



- In de wijk Assels te Drongen, net buiten het westelijk vak van de Ringvaart, werden meer dan 200 woningen bedreigd door een recordpeil van 7,3 meter, 1,6 m hoger dan normaal. Het gebied ligt op een eilandje tussen twee Leie-armen en werd meer dan 300 jaar geleden ingedijkt. Enkele oude hoeven liggen er op terpen. Begonnen met de komst van buitenverblijfs voor stadsmensen, werden in een recent verleden twee grote woonwijken aangelegd die beschermd worden door oude dijken. Het nooit geziene waterpeil zorgde voor een beperkte overloop, die evenwel grote oppervlakten van weiden en wegen onder water zette. Hoewel weinig woningen hier water binnenkregen, zat de schrik er goed in - en terecht: de overstromingen oogden spectaculair. ABS heeft er in 2003 reeds een eerste fase van de dijkverhoging uitgevoerd. Twee grondduikers, die water onder de Ringvaart om Gent lozen, werden gereinigd. ABS maakt zich sterk dat, bij gelijke waterstand, overstromingen in Assels niet meer zullen voorkomen.
- De Keuzemeersen in Drongen zijn een laag gelegen gebied, op staftaarten gemarkeerd als zompig, waar een verkaveling werd goedgekeurd. Zoals al in 1993 stroomde ook nu het water in kelders en soms in woonkamers. Hoewel de Leie er niet zichtbaar is, liggen de woningen toch nog in het rivierbed. Het is een algemene vaststelling: villa's langs de boorden van de Leie blijven in het algemeen droog en werden, in het zicht van de rivier, meestal hoog genoeg gebouwd op opgevoerde grond. Oude hoeven en ook het kasteel van Ooidonk, toch ook gelegen in de vallei, staan nooit onder water. In de tweede lijn is men echter niet altijd even voorzichtig geweest. De bedijking rond de wijk en het verhogen van de rijweg zal uitgevoerd worden door de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) en de Stad Gent.



Overstromingen worden niet bestreden als het water aan de enkels staat.

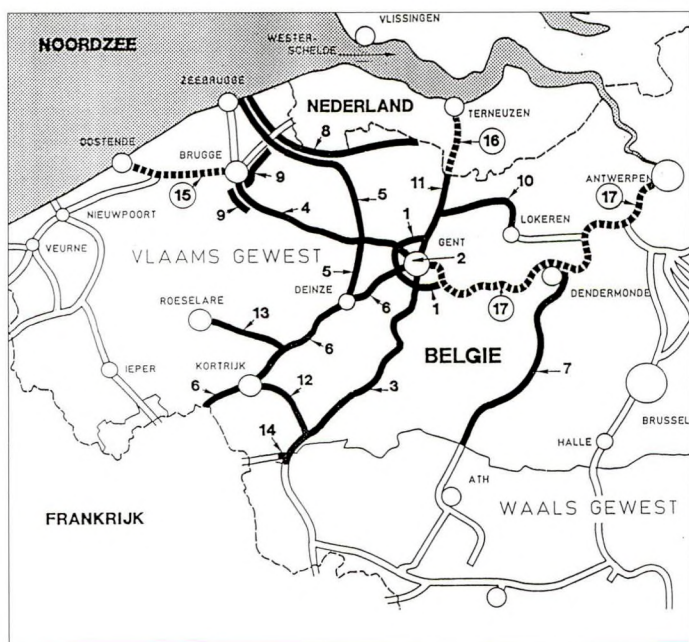
- In de eveneens ver van de Leie gelegen wijk Hooglatem te Sint-Martens-Latem verstrekt ABS enkel advies. De bouw van twee dwarse dijken, de aanleg van een collector en het inrichten van buffergebieden voor de afwatering uit verscheidene beken, zouden verbetering moeten brengen. De uitvoering is in handen van de gemeente en Aquafin.
- Voor de problemen van enkele laag gelegen villa's in de Latemse Meersen in Sint-Martens-Latem, binnen een grote meander van de Leie, wordt de oplossing gezocht in een combinatie van individuele en collectieve maatregelen. Bij deze laatste gaat het om de bouw van een dijk en het verbeteren van de afwatering van regen- en afvalwater.
- In de wijk Vosselareput in Deinze hebben de overstromingen een chronisch karakter. Bij wassen op de Leie legt de brandweer er telkens, en niet altijd met succes, een nooddijk van zandzakjes aan over een paar honderd meter. Deze wijk ligt in één van de grootste meanders van de Leie, in 1860 afgesneden om de stuwsluis van Astene te bouwen - een initiatief dat was ingegeven om de diepgang in het opwaartse pand te garanderen. Vandaag wordt vastgesteld dat de bergingscapaciteit van dit relatief grote gebied, zowat 100 ha groot, strategisch niet optimaal wordt benut. Zonder dijk komt het te vroeg onder water. De overstroming gebeurt immers bij een nog te laag waterpeil in de Leie, op een moment dat nog grote debieten op komst zijn. Met de zandzakdijk van de brandweer wordt het niet, of te laat, ingeschakeld. ABS kan niet langer aanvaarden dat deze bergingscapaciteit onbenut blijft en zal hier, in overleg met de Stad Deinze, een gecontroleerd overstromingsgebied aanleggen.
- De Kromme Leie in Sint-Denijs-Westrem ligt nabij het westervak van de Gentse Ringvaart en werd nooit ingedijkt, in tegenstelling tot de wijk Assels van Drongen die aan de overkant ligt. Deze wijk wordt ook wel de Schrijverswijk genoemd, naar de straatnamen. In totaal zijn een 100-tal woningen getroffen, zij het met schade die verschilt van de ene tot de andere woning. Iedereen ondervindt hinder omdat de woning bij overstroming onbereikbaar wordt. Het water stroomt ook tussen de huizen en doorheen garages - zodat het verhogen van de weg geen oplossing biedt. Het bouwen van een dijk, zoals aan de overkant in Assels, lijkt

niet gewenst omdat iedereen dan zou uitkijken op deze dijk. Onteigeningen worden niet overwogen. Opmetingen worden uitgevoerd om door lokale ingrepen, zoals het heraanleggen van tuinen, de bescherming van de achterliggende woningen te realiseren.

- Het gebied Bourgoyen-Osmeersen in Gent is een knelpunt omdat dit vroegere overstromingsgebied thans niet meer als buffer wordt gebruikt. In de publieke perceptie veroorzaakt het onbenut laten van dit gebied elders overstromingen. Bourgoyen-Osmeersen is thans een natuurgebied binnen de Ringvaart om Gent dat nu bijna droog staat. De oude Leie staat hier in verbinding met de Gentse binnenstad. Omdat het peil van de Gentse binnenwateren moet beperkt blijven om de rioleringen en overstorten te laten lozen, wordt de bergingscapaciteit van Bourgoyen sterk beperkt. Het laagste drempelpeil van overstorten van Aquafin ligt immers op 5,75 meter. Een onderzoek van de Universiteit Gent bevestigt de mening van ABS dat een fundamentele peilverhoging moet uitgesloten worden.

Afvoer

In het kader van het integraal waterbeleid werkt ABS mee aan het project Rivierherstel Leie waarover meer elders in dit jaarboek. Hoe dan ook zullen in de opwaartse delen van het stroomgebied oude overstromingsgebieden opnieuw moeten hersteld worden. Een mathematisch model voor het Leiebekken moet de effecten van dergelijke ingrepen simuleren en de gevolgen ervan voorspellen.



In het ambtsgebied van de afdeling Bovenschelde zijn er vier waterwegen, waarvan drie kunstmatige, waarlangs bovende-bieten kunnen afgevoerd worden. De verdeling van het debiet blijft een evenwichtsoefening waarbij grote terreinken-nis en alertheid vereist is van de cel Exploitatie en de districten. Het regelen van de afvoer vraagt dagelijkse afspraken, in het bijzonder met Nederland. Van onze binnenvaartbegeleiders wordt een grote verantwoordelijkheidszin gevraagd. Bij een totale was van meer dan 500 m³ per seconde, werd met nieuwjaar 2003 zo'n 30 m³ afgevoerd via het Kanaal Gent-Oostende, 70 tot 80 m³ langs het Afleidingskanaal van de Leie, 90 tot 100 m³ via de zeesluizen in Terneuzen, en 300 tot 400 m³ langs de Zeeschelde.

Wegens de horizontale bodem is er slechts een beperkte afvoer mogelijk langs het Kanaal Gent-Oostende. Toch is het debiet toegenomen nadat de weerstand in het profiel vermin-derde als gevolg van de verbreding. Om die reden werd de keersluis van Beernem gebouwd, die Brugge moet bescher-men tegen overstromingsgevaar zoals in 1993, toen alleen een zandzakdijk van 500 meter lengte ter hoogte van de Coupure kon vermijden dat de binnenstad onder water liep. De Zuidervaart, die vanaf Oostkamp zorgt voor de afwatering uit de laag gelegen beken, wordt in 2004 gebaggerd, wat ook een sociale woonwijk langs de Damse Vaart beter moet beschermen.

Afleidingskanaal van de Leie

De Zeeschelde is de natuurlijke afvoerweg van de Leie en de Boven-Schelde, en hierlangs wordt het grootste debiet afge-voerd. Maar omdat de Zeeschelde een getijrivier is, in vrije ver-binding met de zee, kan het debiet er niet worden geregeld. Het getij wordt tegengehouden aan de stuw van Gentbrugge. Bij hoogwater, en zeker bij opstuwing, kan het waterpeil gemakkelijk met een meter stijgen. Als het bovendebiet door ongunstig getij niet of onvoldoende via de Zeeschelde wordt afgevoerd, komen het westervak van de Ringvaart om Gent en de Leie onder verhoogde druk. Van de twee scheepvaartsluizen in Merelbeke wordt er één ook inge-zet voor de waterafvoer door bij uitzonderlijke wassen de twee hefdeuren gelijktijdig op te halen. Hierdoor kan het debiet naar Antwerpen nog verder worden opgevoerd - weliswaar ten koste van de scheepvaart. Dit is reeds een tiental keren gebeurd. Afwaarts Gent eindigt het ambtsgebied van de afdeling Bovenschelde.

Oude overstromingsgebieden in eer herstellen

Het Afleidingskanaal van de Leie dat vanaf Schipdonk verlengd werd tot Heist, heeft vooral in dat laatste, tussen dijken gelegen pand, een belangrijke buffercapaciteit. Schipdonk is het kruispunt van het Kanaal Gent-Oostende en het Afleidingskanaal van de Leie. Omdat het laatste deel van het Afleidingskanaal van de Leie aanzienlijk boven het niveau van het maaiveld ligt kan er in Heist ook tijdens het hoogtij water in zee worden geloosd. Alleen tijdens de top van het hoogtij moeten de afwateringssluizen worden gesloten.

Met een breedte op de waterlijn van 200 meter in België, 150 meter in Nederland en een waterdiepte van 13,5 meter, speelt het Kanaal Gent-Terneuzen (oppervlakte van 650 ha) eveneens een cruciale rol in de waterafvoer van de Gentse regio. De stuw in Evergem laat toe om veel meer water naar Terneuzen te lozen dan voorheen. In Terneuzen gebeurt het spuien via de Middensluis, maar als het waterpeil in het kanaal meer dan 25 cm stijgt boven het normaal peil, wordt de scheepvaart doorheen de Oost- en Westsluis stilgelegd tijdens het laag tij. Aldus kan gedurende een beperkte tijd meer dan 300 m³ water per seconde worden afgevoerd. Het peil van het kanaal mag verdragsmatig niet méér stijgen dan 25 cm, en ook omdat anders het laaggelegen gebied rond Lokeren met de Moervaart zou bedreigd worden. Het getijverschil van zes uur tussen Terneuzen en Melle biedt mogelijkheden. Als de afvoer naar Antwerpen vermindert wegens het hoog tij op de Zeeschelde te Melle, heerst er in Terneuzen al laagwater waardoor hierlangs maximaal kan worden gespuid.

Lange termijn

De afdeling Bovenschelde bestudeert oplossingen om de waterafvoer op lange termijn te verbeteren. Politieke haalbaarheid, budgettaire mogelijkheden, en maatschappelijk draagvlak blijven daarbij vooralsnog buiten beschouwing.

Het verbreden van het Afleidingskanaal van de Leie zou niet alleen de afvoercapaciteit sterk vergroten, maar ook de haven van Zeebrugge ontsluiten voor de binnenvaart. Een verdubbelen van de breedte zou de afvoer verdrievoudigen.

De bouw van een bijkomende constructie in Terneuzen zou de belasting van de scheepvaartsluizen wegnemen en de afvoer aanzienlijk verbeteren. De huidige Westsluis is één van de drukst bezette sluizen van Europa en de enige die voor Terneuzen en de kanaalzone toegang biedt aan schepen van meer dan 10.000 ton.

Tot slot wil ABS komen tot betere afspraken met Frankrijk. Het stroombekken van de Schelde ligt voor twee derden in Frankrijk en 110 km van de rivier strekt zich uit op Frans grondgebied. De Leie stroomt over 85 km over Frans grondgebied en haar stroomgebied ligt eveneens voor twee derden in Frankrijk. De Boven-Schelde en haar belangrijkste bijrivier de Scarpe, en de Leie met haar belangrijkste bijrivier de Deûle, zijn met elkaar en met de haven van Duinkerke verbonden door het Canal à Grand Gabarit Dunkerque-Denain. Hoewel de Port-Est in Duinkerke twee meter boven het peil van de polder werd aangelegd, bestaat toch de mogelijkheid via pomp-gemalen hierlangs een deel van het bovendebiet naar zee af te voeren.



Overstromingen minder frequent

Of het water vanuit de zee wordt opgestuwd of in de vorm van neerslag de afvoercapaciteit overstijgt - overstromingen vormen altijd een ramp voor wie het meemaakt. En het is zeker geen troost te weten dat er nu minder overstromingen zouden voorkomen dan vroeger. Toch gaan verscheidene aanwijzingen in die richting, alle onheilsberichten over de opwarming van de aarde, de stijging van de zeespiegel, het broeikaseffect en de toenemende neerslag ten spijt.

De winterse overstroming van nieuwjaar 2003 in het Leiebekken staat ook niet alleen. In de zomer van 2002 kenden Beieren en Bohemen catastrofale overstromingen. In Praag bereikte de Vltava (Moldau) zelfs een peil dat volgens kansberekeningen maar één keer voorkomt in honderd jaar. Ook de Elbe trad buiten haar oevers en enkele jaren geleden zette de Oder hele gebieden blank. Al deze overstromingen waren het gevolg van overvloedige neerslag.

De aandacht in de media heeft deze rampzalige situaties uitvergroot. Toch relativeren studies van Manfred Mudelsee en enkele collega's van de universiteit van Leipzig en Cottbus, gepubliceerd in het tijdschrift *Nature*, deze gebeurtenissen. Op basis van historische gegevens die voor de Elbe tot 1021 en voor de Oder tot 1269 teruggaan, concluderen zij dat het aantal overstromingen in de voorbije 80 tot 150 jaar veeleer is afgenomen dan toegenomen - althans wat de winterse overstromingen betreft.

Volgens ir. Jan Balduck zijn er aanwijzingen dat ook in eigen land de omvang en de ernst van de overstromingen, zoniet hun frequentie, verminderd is. Historische studies op de afdeling Bovenschelde, die teruggaan tot 1872, bewijzen dat. Het feit dat er vier grote wassen voorkwamen in het afgelopen decennium, zou veeleer de uitzondering op korte termijn zijn die de langetermijntrend bevestigt. Grote overstromingen in het Leiebekken kwamen voor in 1872, 1880, 1894, 1925, 1926, 1937, 1947, 1965, 1966, 1974, 1993 en 1995. De ergste overstroming gebeurde in 1894. Ook in 1926 kwam het water zeer hoog.

Vóór 1872 was de situatie nog meer catastrofaal. Op de samenloop van twee rivieren, en op een plaats die nog onderhevig is aan getijdenwerking, was de stad Gent historisch voorbestemd voor overstromingen. Vooral de armere wijken werden het slachtoffer.

De wintervloeden van 1840-41, die erge gevolgen hadden voor het Gentse, waren de aanleiding om het Afleidingskanaal van de Leie te graven. In 1969 was de Ringvaart om Gent voltooid. De investeringen voor beide waterwegen waren enorm - even enorm als destijds de schade van de overstromingen was geweest. Is de schade door overstromingen vandaag te klein, om nog een zelfde draagvlak te creëren die werken van die omvang aan de waterweg zouden mogelijk maken?





Benadering van waterbeheersing verandert

In een gebied dat doorkruist wordt door zeearmen, getijrivieren, kanalen en binnenwateren, vormen de waterwegen een bron van welvaart, maar ook een grote zorg. In de "Lage Landen" zijn overstromingen een zeer natuurlijk fenomeen.

De focus op rampspoed deed vergeten dat locaties met een grote "historische" overstromingskans, zoals Menen, Kortrijk en de Gentse binnenstad, in 2002-2003 (opnieuw) gespaard bleven. Gent, dat vroeger zo'n gigantische overstromingen heeft gekend in de binnenstad, kan tegenwoordig "hermetisch" voor het water worden afgesloten door twee keersluizen op de Leie en het Kanaal Gent-Oostende, én een schutsluis op de Schelde.

De plaats van overstroming is dus verschoven - zowel binnen het stroomgebied als geheel, als binnen de vallei van de rivier. In het algemeen komen de overstromingen thans voor in de afwaartse panden, waar dit vroeger meer stroomopwaarts gebeurde. Wat in 2003 gebeurd is, weerspiegelt voor een stuk de traditionele, primaire reflex van de waterbeheersing: de bovendebieten zo snel mogelijk afvoeren waardoor het stroomopwaartse deel verlost is van potentiële wateroverlast. Wat de vallei betreft: als het water niet meer binnen het zomerbed kan afgevoerd worden, neemt het opnieuw zijn buffercapaciteit in binnen het winterbed. Maar in enkele decennia van urbanisatie is het bestaan van een winterbed dikwijls uit het collectief geheugen gebannen.

De fouten van het verleden en een nieuwe tijdsgeest hebben geleid tot een andere benadering van de hoogwaterbeheersing. Binnen ABS is die nieuwe filosofie helemaal

doorgedrongen. Water laat zich niet prangen en overstromingen moeten niet te allen prijze worden vermeden. Water moet ruimte krijgen en het is niet altijd wenselijk een recorddebiet "zo snel mogelijk" af te voeren. Veeleer dan overstromingen te vermijden, moet het beleid gericht zijn op het beperken van de schade voor het grootst mogelijk aantal mensen en goederen. Wateraanvoer en waterafvoer moeten in hun samenhang worden bekeken. De buffercapaciteit moet hersteld worden, o.a. door rivierherstel en heropenen van vroeger afgesloten rivierarmen.

Als waterwegbeheerder beoogt ABS duurzame oplossingen, zowel in de tijd als in de totaliteit van het bekken - maar de realisatie hiervan strekt zich noodgedwongen uit over een lange termijn. Symptombestrijding beperkt acute gevolgen op het moment van de overstroming, is erg duur (bij de budgetcontrole in 2003 moest hiervoor een bijkomende 6,7 miljoen euro worden vrijgemaakt), en biedt per definitie geen oplossing voor de toekomst. ABS is ervan overtuigd dat mankracht en financiële middelen efficiënter worden ingezet voor langetermijnoplossingen die het hele bekken ten goede komen.

Vandaag wordt dit vertaald in het decreet Integraal Waterbeleid en, op Europees vlak, door de Kaderrichtlijn Water die grensoverschrijdende beheersplannen voor het bekken oplegt. Op Vlaams vlak wordt de samenwerking tussen administraties gestimuleerd via het Vlaams Integraal Wateroverleg Comité (VIWC), opgestart onder de leiding van ir. F. Desmyter, secretaris-generaal van het departement Leefmilieu en Infrastructuur. Inmiddels werd het VIWC omgevormd tot de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid (CIW).

4

"Prijs Bouwheer 2003"
voor heraanleg Graslei en Korenlei



Met de toekenning door Vlaams minister van Cultuur, Paul Van Grembergen, van de "Prijs Bouwheer 2003" voor de categorie "Publieke Ruimte" aan de afdeling Bovenschelde en aan de Stad Gent, werd de succesvolle heraanleg bekroond van de Graslei en de Korenlei in de historische haven van de Oostvlaamse hoofdstad. De prestigieuze prijs is tevens een erkenning van de plaats die de binnenwateren in de stadskern hebben teruggekregen.

De constructieve samenwerking tussen Stad en ABS leidde de afgelopen jaren, behalve tot de renovatie van Gras- en Korenlei, tot het opnieuw bevaarbaar maken van de Leie, de vernieuwing of restauratie van zes bruggen, de uitbouw van vier jachthavens, en het aanleggen van fiets-, wandel- en jaagpaden. Met een tweede fase van watergebonden infrastructuurwerken willen ABS en de Stad Gent thans het sluitstuk tot stand brengen van de herwaardering der Gentse binnenwateren: het openleggen van de Nederschelde waardoor de doorvaart opnieuw mogelijk zal worden ter hoogte van de historische samenvloeiing van Leie en Schelde.

De publieke erkenning van vandaag contrasteert met de tegenstand die vijftien jaar geleden moest overbrugd worden om het water zijn plaats terug te geven in de stad. Wie vandaag rondhangt in de gezellige drukte tussen wandelaars, zonnekloppers, studenten of straatmuzikanten op de verlaag-

Constructieve samenwerking tussen de Stad Gent en ABS maakte herwaardering Gentse binnenwateren mogelijk

de kaden van de Gras- en Korenlei, kan zich niet goed voorstellen dat vijftien jaar geleden de verdedigers van koning auto, maar ook de openbare vervoersmaatschappijen en zelfs de nutsbedrijven, de plannen om het water zijn historische plaats terug te geven in de stad, weghoonden als dromerij. De tijdsgeschiedenis veranderde, en in de plaats van ruimte voor parkeerplaatsen en doorgaand autoverkeer, kwam de wens voor een autoluwe binnenstad, voor herstel van het historisch patrimonium, voor het openleggen van eerder gedempte waterlopen, en voor recreatie en meer groen op en langs de in ere herstelde binnenwateren.

Heraanleg

Ir. Luc Hesters, projectingenieur bij ABS, behoorde tot de eersten die pleitten voor een globale herwaardering van de Gentse binnenwateren. Dat deed hij in februari 1988, op een studiedag in Gent waarop hij een globaal plan voorstelde. Niet alleen zijn deze ideeën vandaag voor 90 procent uitge-

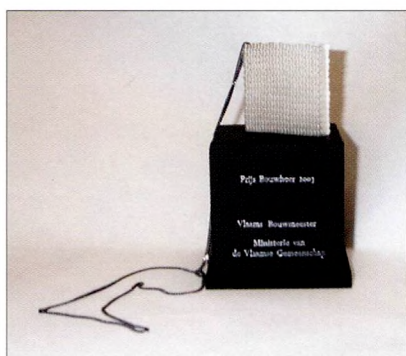


"Prijs Bouwheer 2003" voor heraanleg Graslei en Korenlei

voerd, maar het plan zelf werd op 1 juni 1994 ook nog eens geactualiseerd naar aanleiding van een bezoek aan ABS van toenmalig Vlaams minister Johan Sauwens. De "Prijs Bouwheer 2003" die

afgelopen jaar werd uitgereikt is een uitdrukking van erkenning voor de rol van koploper die ABS heeft vervuld. De bekroning van Gras- en Korenlei sluit een fase af, en geeft meteen de aanzet voor een nieuwe campagne.

De "Prijs Bouwheer 2003" werd toegekend in de categorie "Publieke Ruimte", en is een initiatief van de Vlaamse Bouwmeester die hiermee bouwheren (niet architecten) bekroont van de beste overheidsprojecten. De prijs werd op vrijdag 3 oktober in Hasselt uitgereikt door Vlaams minister van Cultuur Paul van Grembergen, en het waren ir. Eric Van den Eede, afdelingshoofd van ABS, en Sas van Rouveroy, Eerste



Schepen en bevoegd voor verkeersplanning en ruimtelijke ordening van de Stad Gent, die het zilveren juweel, ontworpen door edelsmid David Huycke, in ontvangst namen.

Volgens de Bouwmeester werden de sites van Gras- en Korenlei in vijftien jaar herschapen van een desolate en miezerige openluchtparking tot een unieke poëtische ruimte, een omschakeling die alleen mogelijk was door een integrale visie op stadsarchitectuur en stadsbeleving. De heraanleg accentueert met name de cultuurhistorische aspecten, de nabijheid en de aanraakbaarheid van het water van de Leie, het ontmoetingsaspect, de recreatieve functie van de waterweg, en de historische panden op de oever. De laureaten zetelen voortaan in een adviesgroep die kennis en ervaring ter beschikking stelt aan andere overheden. Het project krijgt ook een plaats in een boek over bekroonde realisaties, in een reizende tentoonstelling en op een studiedag.

Graslei en Korenlei: van desolate parking tot poëtische ruimte

Het meest spectaculaire onderdeel van de heraanleg is het verlagen van de kaaimuren over een breedte van vier meter, wat het contact met het water herstelde. De kaaimuren werden niet afgebroken maar verstevigd. De Grasbrug en de monumentale Sint-Michielsboogbrug werden gerestaureerd. Op de verlichtingspalen werden de oude wapenschilden aangebracht van de negen gilden, die verwijzen naar de scheepstrafiek van weleer, en het wapenschild van de 17 Provinciën, die de Pacificatie van Gent uit 1576 herdenken. De werken waren allang gepland, maar konden pas uitgevoerd worden na de bouw van collectoren die de waterkwaliteit in de Leie aanzienlijk verbeterden. Het geheel werd ook ingekaderd in het stedelijk mobiliteitsplan dat dit deel van de stad autoluw maakte.

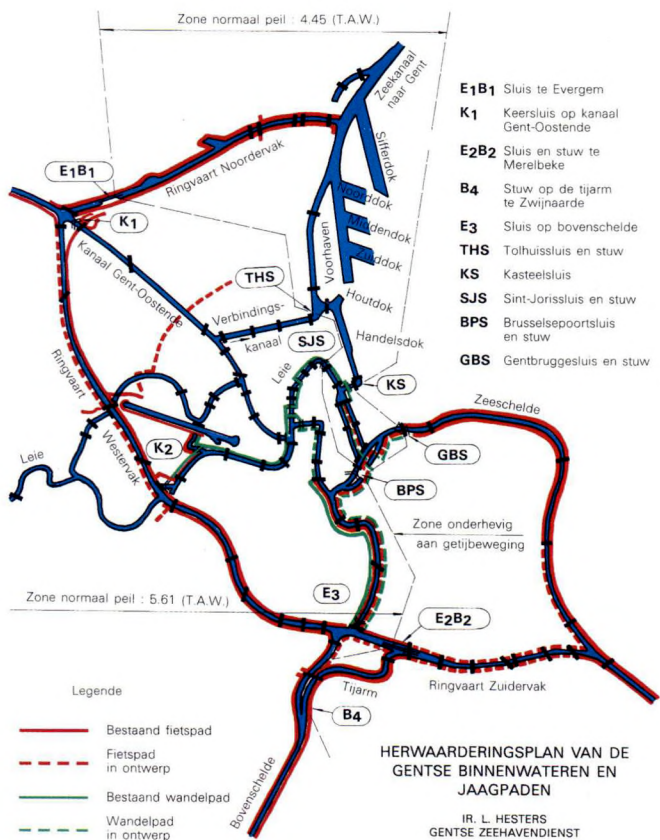
Leie

De werken betekenen het afsluiten van de eerste fase in het herwaarderingsplan voor de Gentse binnenwateren die ruim vijftien jaar geleden begon - het opnieuw bevaarbaar maken van de Leie, de aanleg van fiets- en wandelpaden en onderdoorgangen, en tenslotte het herstel van zes bruggen in de binnenstad.



Toen Luc Hesters in februari 1988 zijn visionaire toespraak hield over de herwaardering van de Gentse binnenwateren, was hij ingenieur bij het Bestuur der Waterwegen op het toenmalig ministerie van Openbare Werken. Hij had zich kunnen beperken tot de routineopdrachten van driejaarlijkse inspecties van de 270 bruggen in zijn ambtsgebied. Het plan dat hij toen ontvouwde ging integendeel uit van een globale visie: liever dan het oplappen van een brug hier en een passage daar, stelde hij een langetermijnvisie voor waarin baggeren, waterzuivering, herstel en nieuwbouw van bruggen, aanleg van fiets- en jaagpaden, en uitbouw van ligplaatsen voor plezierboten een plaats zouden krijgen. Onderdeel van het ambitieuze plan was het creëren van een aaneengesloten vaarweg tot aan de historische binnenhaven en, toen al, het herstel van de oorspronkelijke aansluiting tussen Leie en Schelde. Stukken van zowel Leie als Schelde waren in de jaren 1960 gedempt om plaats te maken voor het autoverkeer en voor parkings.

Aanleiding om met de uitvoering van het plan te beginnen, was de noodzaak om twee draaibruggen te vernieuwen die



Openleggen van gedempte Nederschelde maakt rondvaart mogelijk door de binnenstad

zich in slechte staat bevonden. Ze werden nog met de hand bediend, hadden een houten loopvloer en waren nog geconstrueerd met klinknagelverbindingen. Uiteindelijk zouden ze hersteld worden zonder afbraak van de onderbouw, en met respect voor de 19de eeuwse plannen wat de beweegbare bovenbouw betreft. Voor de keuze tussen restauratie en nieuwbouw werd een bredere filosofie uitgewerkt in overleg met Stedenbouw en Monumentenzorg van de Stad Gent. Bruggen die het stadsbeeld mee bepalen en geen grondige wijziging vereisen, worden gerestaureerd. Eigentijdse constructie wordt verkozen voor bruggen die het stadszicht niet meer bepalen of waarvan de opvatting grondig wordt gewijzigd door de verkeersomstandigheden.

Nieuwbouw en restauratie

Uiteindelijk werden op de Leie vier bruggen gerestaureerd: de Grasbrug, de Zuivelbrug, de Vleeshuisbrug en de Recollettenbrug. Omwille van de respectvolle herwaardering van het industrieel-archeologisch erfgoed werden deze restauraties gelauwerd door de Vereniging voor Industriële Archeologie en Textiel. De vernieuwing van de Grasbrug en de Zuivelbrug werd daarenboven als “geslaagde restauratie” bekroond door het Verbond van Heemkundige Kringen van Oost-Vlaanderen.

Twee andere bruggen werden afgebroken en heropgebouwd volgens een hedendaagse architectuur. De Predikherenbrug was in de jaren 1960 vervangen door een vaste, betonnen brug - in een tijd dat de Leie als vaarweg was opgegeven ten gunste van het wegverkeer. Ook de Krommewalbrug nabij Sint-Jacobs werd volledig herdacht in functie van aparte fietspaden. Beide bruggen ogen nu bijzonder slank en elegant, en voor de Predikherenbrug sluiten de verticale lijnen op geslaagde manier aan bij de skyline van de stad. Sommigen menen er zelfs de contouren in te herkennen van een zeilschip, zoals die hier vroeger voorbij vaarden. Bij beide constructies sluiten open landhoofden aan, waarvan de terrasvorm aan de Krommewalbrug rechtstreeks toegang

“Prijs Bouwheer 2003” voor heraanleg Graslei en Korenlei

biedt tot het water. Deze laatste brug werd genomineerd voor de Staalbouwwedstrijd 1998.

De afbraak van de parking aan de Ajuinlei vervulde de herwaardering van de Leie in de Gentse binnenstad. Daar had ABS in de jaren 1960 een vergunning toegekend voor de bouw van een overwelfing als parkeergelegenheid, waardoor de scheepvaart op de Leie noodgedwongen werd onderbroken. Vandaag ziet men in dat dit een onjuiste beslissing was. Omdat vergunningen op het openbaar domein per definitie precair zijn, werd de toelating ingetrokken, nadat met de eigenaar een overeenkomst was bereikt voor de bouw van een dienstenbruggetje voor leveringen. Vanaf 2000 is de Leie opnieuw bevaarbaar tot aan “Tusschen Bruggen”, de historische binnenhaven. De instemming en het enthousiasme van de bevolking waren overweldigend toen het hele stadscentrum vol liep met zeilschepen en schepjes tijdens de Toervaart Reünie van 2000.

Nieuwbouw en heropbouw van de zes bruggen kostten ruim 12 miljoen euro. De totale kosten voor de eerste fase van het herwaarderingsplan voor de Gentse binnenwateren, werden volledig gedragen door de begroting van het Vlaams Gewest.

Nederschelde

De bekroonde heraanleg van Gras- en Korenlei wordt thans de aanzet voor een tweede fase van de herwaardering der Gentse binnenwateren - het openleggen van de Nederschelde. De Nederschelde vormt de historische monding van de Leie in de Schelde. Als deze werken tegen 2007 beëindigd zijn, wordt een aaneengesloten toervaart over Leie en Schelde mogelijk in de Gentse binnenstad, zij het dat daarbij twee keer zal moeten versast worden. Ter hoogte van de aansluiting van Leie en Schelde wordt begin 2005 een passantenhaven geopend, Portus Ganda, die het stadsbeeld tussen Brabantdam en Dampoort grondig zal veranderen. Het wordt de vierde jachthaven in het Gentse, na de aanlegplaatsen aan de Lindenlei, de jachthaven van Langerbrugge en die ter hoogte van de Sneppebrug.

De Schelde is een rivier met talrijke zijarmen, die merendeels werden gedempt in de vorige eeuw. Het herstel van het waterfront in Gent gaat gepaard met de bouw van bruggen voor fietsers en voetgangers, herstel van kaaimuren en de aanleg van fiets- en wandelpaden. De werken vergen ook de bouw van een nieuwe waterkering op de Nederschelde, en onderhandelingen over de terugkeer van gronden die op het



ogenblik van de demping bij Koninklijk Besluit werden overgedragen aan de Stad Gent.

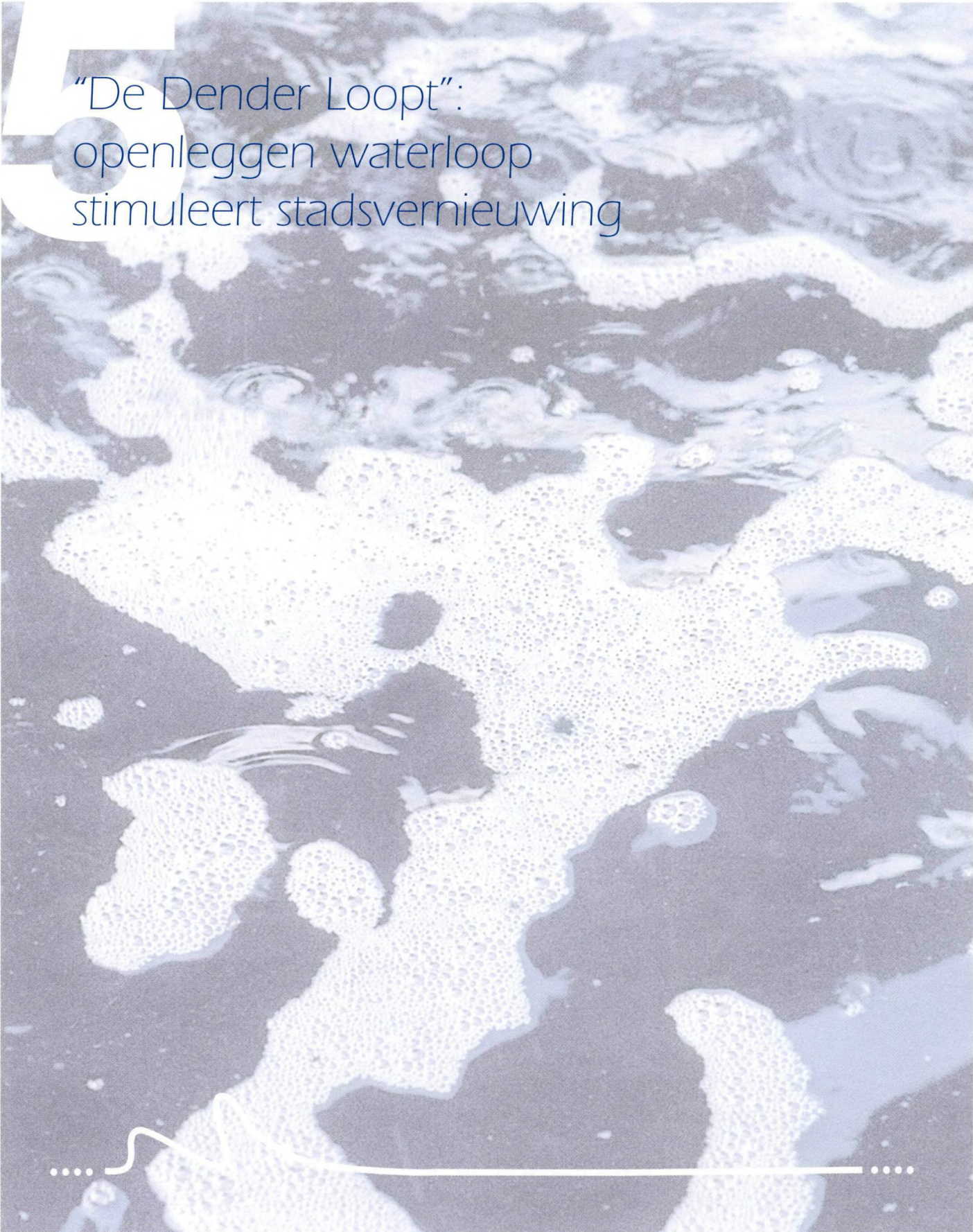
Op 13 mei 2003 werd een eerste stuk van 100 meter van de Nederschelde opengelegd, vanaf de oorspronkelijke monding van de Leie tot aan de Zilverenberg. In de volgende jaren wordt de waterweg verder opengelegd van het Bisdomplein tot de samenvloeiing van Leie en Schelde, wat ook de parking aan de Bisdomkaai opnieuw doet wijken voor de waterweg.

Door het openleggen van de Nederschelde zal het wateroppervlak ter hoogte van de Reep en de Visserij met 1,25 meter stijgen - het verschil tussen het waterpeil in het opwaarts pand van 5,70 meter ter hoogte van de Sint-Jorissluis, en het afwaarts pand van 4,45 meter dat in verbinding staat met het Zeekanaal (Kanaal Gent-Terneuzen). Tot de demping van de Nederschelde in 1960 kon de zgn. Braemgatenstuw het waterpeil in de binnenstad regelen. Omdat de demping de rol van deze stuw overnam, verviel de stuw zelf in onbruik. Zeker voor het in gebruik nemen van de Ringvaart om Gent in de jaren 1960, werd de Gentse binnenstad geregeld door overstromingen geteisterd omdat afvoer via de natuurlijke afwatering, de Zeeschelde, met name bij springtij, niet mogelijk is.

Om de rol van de oude Braemgatenstuw in de regeling van het waterpeil tussen beide panden te herstellen na het openleggen van de Nederschelde, is de bouw van een nieuwe waterkering noodzakelijk. Ter wille van de toekomstige recreatie- en toervaart werd gekozen voor een sluis in plaats van een stuw. Waarschijnlijk komt deze sluis ter hoogte van de Oude Beestenmarkt, nabij het gebouw van Belgacom.

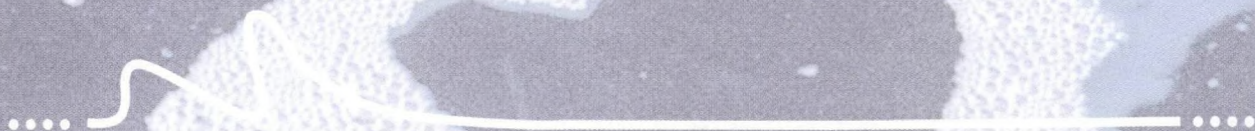
Als tegen 2007 zeilschepen opnieuw de rondvaart zullen maken over Leie en Schelde doorheen de Gentse binnenstad zal het twintig jaar geleden zijn dat ABS hiertoe de eerste aanzet heeft gegeven. In dat licht gezien, is de Prijs van de Vlaamse Bouwmeester 2003 zowel een erkenning voor wat de afgelopen jaren werd gerealiseerd, als een aanmoediging om als waterwegbeheerder ook de volgende jaren bij te dragen tot de vernieuwing van de Gentse stadskern.



An aerial photograph of a city, likely Amsterdam, showing a dense network of waterways and green spaces. The water is dark, and the land is a mix of green and brown. The overall pattern is organic and interconnected, resembling a web or a series of loops. The text is overlaid on the top left of the image.

5

“De Dender Loopt”:
openleggen waterloop
stimuleert stadsvernieuwing



Dendermonde en de Dender zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Zoals in zoveel steden van Vlaanderen, is het water er bepalend voor wonen, werken en recreatie. De waterweg was historisch een bron van welvaart, maar was en is ook een zorg en een bedreiging. Hoe een waterwegbeheerder zoals ABS ertoe bijdraagt om het water zijn plaats in de stad terug te geven, hiervoor een maatschappelijk draagvlak weet te creëren en het geheel inkadert in een aantrekkelijk masterplan voor stadsvernieuwing, blijkt in Dendermonde bij het project “De Dender Loopt.” De sleutel tot succes: samenwerking op alle niveaus en het stimuleren van betrokkenheid vanaf het vroegste planingsstadium.

Enkele decennia geleden werd het water op veel plaatsen teruggedrongen uit de woonkernen. Het wegvallen van de oude transportfunctie, de ervaring met en de vrees voor overstromingen, de vervuiling van stilstaand water en de verloeding van stadsbuurten rond deze “open riolen” leidden tot het dempen van rivierarmen in de binnenstad. Toen de aanbidding van koning auto zijn hoogtepunt kende, vormde de zoektocht naar nieuwe parkeergelegenheid een bijkomende reden om binnenwateren te dempen.

De tijden veranderen, en vandaag ontdekken veel steden opnieuw de waterkant. Klein- en grootschalige projecten ontsluiten opnieuw de binnenwateren, waarrond historisch veel

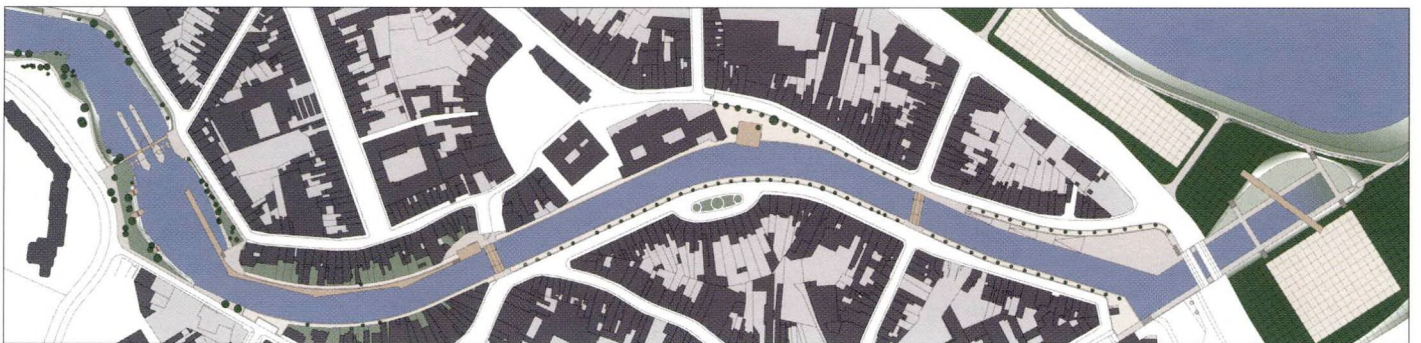
stadskernen werden gebouwd. De initiatieven trekken volk aan en brengen nieuw leven in de stad. Waterwegbeheerders die eerder al de integrale benadering van de waterweg in hun blazen schreven, geven hiermee een nieuwe invulling aan hun oude opdracht.

Realistisch

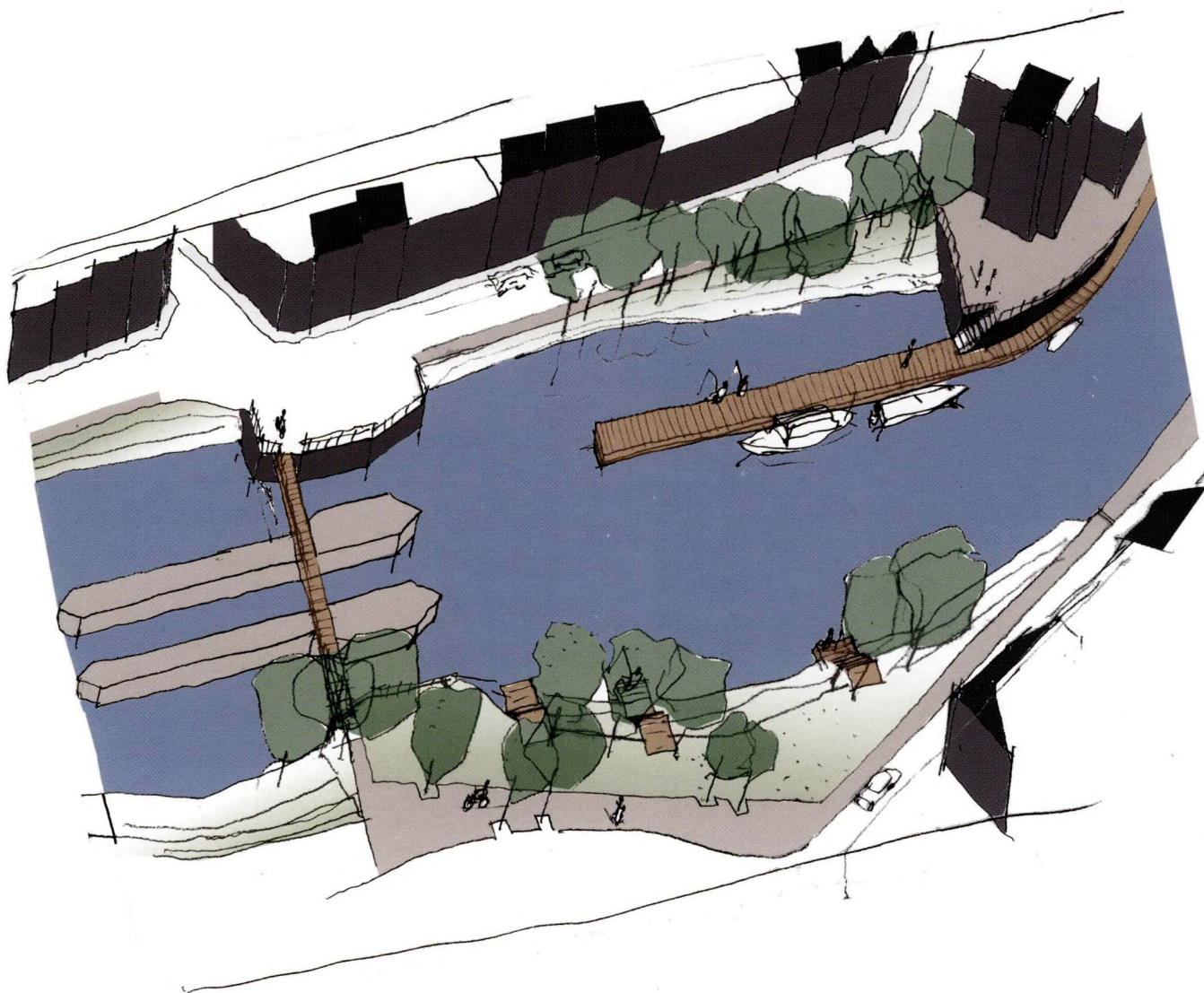
ABS en de Stad Dendermonde hebben een leerproces doorlopen. De droom om een aantrekkelijk “waterfront” te creëren in de binnenstad, bestond al geruime tijd. Een landschapsstudie van 1998 zag het heel groot, met een sanering van de Oude Dender tot aan het Denderkanaal. Sommige scenario's wilden zelfs de Dender over zijn hele traject door de binnenstad weer open leggen. Spoedig bleek dat hiervoor geen draagvlak aanwezig was, en dat de schrik voor overstromingen het plan onuitvoerbaar maakte. De ongelijke waterkwaliteit tussen de Dender en het Denderkanaal was een bijkomende handicap om het project al te ruim te benaderen.

Vandaag is de droom van de jaren 1990 tot realistischer dimensies teruggebracht. Een tweede studieopdracht werd toegewezen en de al te grootschalige voorstellen werden opgegeven. In plaats van moeilijke en dure structuren, liggen nu concrete, realistische, en meer haalbare voorstellen op tafel. De positieve impact op het stadsbeeld is niet geringer.

Het geactualiseerde plan is beperkt tot de Oude Dender, die



“De Dender Loopt”: openleggen waterloop stimuleert stadsvernieuwing



door de stadskern loopt. Opzet is dat de Dender, die nu dikwijls een lelijke barrière vormt, opnieuw aantrekkelijk wordt. Zowel bewoners als recreanten zullen opnieuw tot bij het water kunnen komen, soms op twee niveaus. Op sommige plaatsen worden houten terrassen gebouwd, als overhang boven de waterkant. Het plan wil tenslotte een zachte restauratie tot stand brengen: niet alles moet verdwijnen en met name een deel van de vegetatie wordt behouden.

Wandeling

De meest haalbare initiatieven worden eerst uitgevoerd. Door hun grote visuele impact zullen zij ook bijdragen om het draagvlak onder de bewoners te verstevigen, met het oog op meer ingrijpende werken in de volgende jaren. Er wordt begonnen met de renovatie van het oud sas op de Dender,

**De tijden veranderen:
vandaag ontdekken veel steden
opnieuw de waterkant**

waar een loopbrugje wordt vernieuwd en nieuwe deuren worden aangebracht. De nieuwe draaibrug wordt een lichte, elegante en sobere constructie. Vanaf deze plaats begint een wandelpad langs de waterkant, dat in de volgende jaren progressief wordt aangelegd. Dit aaneengesloten wandel- en jaagpad, met platforms voor vissers en picknickers, wordt één van de meest aantrekkelijke aspecten van de nieuwe Dender.

Richting Schelde komen verderop houten platforms en stei-



gers, een belvédère, een afzoming met bomen en twee nieuwe bruggen: de Vlasmarktbrug en de Bogaerdbrug. Naar een vroeger model wordt de eerste een ophaalbrug, in plaats van wat vandaag enkel een wegdek over de Dender is. Ze zal de Grote Markt verbinden met de Vlasmarkt op de andere oever. Ook de aansluiting met de vernieuwde bestrating van de Grote Markt en met de wandelpaden langs de Denderoever is opgenomen in deze werken. De tweede brug is volledig nieuw en heeft alles te zien met het openleggen van de gedempte Dender.

Sluitstuk van deze ingrijpende stadsvernieuwing wordt het openleggen van de gedempte Dender afwaarts de Bogaerdstraat. Op beide oevers ontstaat hier een echt wandelpad langs het water, zowel op straatniveau als ter hoogte van de Dender. Het openleggen maakt het daarenboven mogelijk de oude Dender en de wandelpaden door te trekken onder de Noordlaan, een gevaarlijke gewestweg, waardoor een aaneengesloten wandelzone tot stand komt tot aan de verhoogde Scheldeoevers. Meteen ontstaat ook een veilige verbinding tussen de De Bruynkaai en het stadscentrum.

Communicatie

Het realiseren van een project van dergelijke omvang gaat niet vanzelf. Het stadsbeeld verandert en de vertrouwde gewoonten veranderen mee. Woningen die uitkeken op vaste grond, liggen plots aan het water en vanuit de tuintjes zien inwoners op zondagnamiddag wellicht wandelaars en voorbijgangers voorbij trekken. Zoiets kan weerstanden oproepen.

Van bij de aanvang heeft ABS de communicatie rond het openleggen van de Dender tot een prioriteit gemaakt. Vanaf het ogenblik dat de strategische visie werd uitgeschreven in

een Stuurgroep, werd de bevolking bij het project betrokken. De communicatie gebeurde via de lokale pers, via adviesraden, hoorzittingen, en door middel van een aantrekkelijk geïllustreerde brochure.

Bijzondere aandacht werd besteed aan de samenwerking tussen diverse overheden. Door iedereen in een vroeg stadium rond de tafel te brengen, werd het risico beperkt dat het project zou worden gedwarsboomd door administratieve tegenwerking. Naast ABS namen aan dit geregeld overleg binnen de Stuurgroep deel: de afdeling Natuur van AMINAL, de verantwoordelijke ambtenaren van AROHM, de dienst Monumenten en Landschappen, de diverse districtshoofden, de afdeling Zeeschelde (die bevoegd is voor het beheer van de Schelde-oeveren) en vanzelfsprekend de Stad Dendermonde.

**Voor grote infrastructuurwerken
“in de achtertuintjes”
kan wel degelijk
een maatschappelijk draagvlak
tot stand gebracht worden**

De reacties van de bevolking bewijzen dat ook voor grote infrastructuurwerken “in de achtertuintjes” een maatschappelijk draagvlak kan tot stand gebracht worden. De vernieuwing van het sas is geprogrammeerd en gebudgetteerd in 2004. De Vlasmarktbrug en het openleggen van de Dender komen aan bod in 2005. En met de bouw van de nieuwe Bogaerdbrug en de aanleg van de wandelpaden ter hoogte van de Denderoeveren moeten de werken in Dendermonde tegen 2006 zijn beëindigd.

6

Baggerspecie: werken aan oplossingen



Op de hoofdvaarwegen in het stroomgebied van de Leie en de Boven-Schelde vormen de onderhoudsbaggerwerken een permanente zorg. Nadat de problemen zich opstapelden in de jaren 1990 kwam er een echte kentering vanaf de eeuwwisseling. Met concrete oplossingen voor de berging van baggerspecie is ABS thans een voorloper onder de afdelingen van AWZ. Maar evenzeer confronteert de ervaring van ABS, meer dan dat in andere afdelingen het geval is, de politieke overheid met de budgettaire grenzen van deze sterk toegenomen kerntaak.

In een vlak land als Vlaanderen vormen de rivieren een nooit stilvallende bron van sedimentatie en afzetting. Dat is een natuurlijk fenomeen maar het wordt versterkt door moderne landbouwtechnieken, ingrepen in de waterhuishouding, en indijking waardoor het winterbed wegvalt als sedimentatiezone. Afgezien van de toename van het sedimenttransport hebben nieuwe ontwikkelingen de onderhoudsbaggerwerken tot een acute kwestie gemaakt: de kostenstijging van baggeren en bergen, het invoeren van milieunormen, en vooral het opstapelen van een historisch passief (sediment dat zich in de loop der jaren in de waterlopen heeft neergezet).

Voor de bevaarbare waterlopen in Vlaanderen raamt het door de Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaamse Gewest (OVAM) opgestelde "Ontwerp Uitvoeringsplan Bagger- en Ruimingsspecie" deze historische achterstand op 11.210.000 ton droge stof (tds) en de jaarlijkse aangroei op 1.258.000 tds. Hiervan neemt de Boven-Schelde met 1.472.000 tds en 328.400 tds respectievelijk 13,1 en 26,1 procent in.



Baggerspecie

Baggerspecie bestaat vooral uit een mengsel van slib en klei, dat in rivieren tot bezinking komt. Daarbij komen natuurlijke elementen zoals calcium, magnesium, ijzer en fosfor. Door industriële, agrarische en huishoudelijke vervuiling kunnen ook organische stoffen, zware metalen, PCB's en pesticiden gefixeerd raken op baggerslib. Onderhoudsbaggerwerken verbeteren niet alleen de diepgang van de rivier en beschermen de aangelanden tegen overstroming, maar ruimen ook de historische vervuiling van de rivierbodems op. Sedimentatie is van alle tijden, en het verwijderen ervan stelt problemen in diverse landen.

Ing. Luc Verhaest, celhoofd Beheer, noemt drie redenen waarom onderhoudsbaggerwerken noodzakelijk zijn: het garanderen van de nautische diepgang, het verzekeren van de waterafvoer, en in sommige gevallen ook het saneren van verontreinigde waterbodems. De eerste twee redenen hebben een directe economische weerslag. Zo beperkt aanslibbing het laadvermogen van schepen, wat de kostprijs van vervoer te water doet stijgen.

Bij kleinere schepen leidt de vermindering van de diepgang met 10 cm tot een beperking van het laadvermogen met 50 ton. Bij grotere schepen betekent 10 cm minder diepgang een beperking van de vervoercapaciteit die kan oplopen tot 100 ton. Op waterwegen die ontworpen waren voor een diepgang van 3,5 meter was deze diepgang rond de eeuwwisseling teruggevallen tot 2,7 meter. Een dergelijke toestand is vanzelfsprekend onhoudbaar en stond haaks op de regeringspolitiek om het gebruik van de waterweg te bevorderen.

Schaalvergroting

De baggerproblematiek, zoals die vandaag zijn stempel drukt binnen ABS, heeft niet altijd bestaan in het stroomgebied van Leie en Boven-Schelde. Tot het begin van de jaren 1960 was de waterweg in evenwicht en moest er niet gebaggerd worden om spitsen doorvaart te geven. De schaalvergroting van de schepen en de kalibrering van de waterweg voor 1350 ton leidden tot extraaanslibbing, zodra het overgedimensioneerd profiel opgevuld raakte. Dat werd merkbaar vanaf de jaren 1980, maar toen mochten nog storten worden aangelegd,

Baggerspecie: werken aan oplossingen

was baggeren nog goedkoop en waren de aangelanden zelfs vragende partij om de "rijke" slibspecie te mogen gebruiken.

De uitbouw van een milieuwetgeving en de perceptie in de publieke opinie die baggerspecie ging identificeren met verontreiniging zorgden voor een kentering - op een moment dat de stortterreinen vol raakten. Dat de bron van verontreiniging niet in de baggerspecie zelf lag, en dat baggeren integendeel de vervuiling kon wegnemen, was een besef dat pas later zou doordringen. Kortom: vanaf 1994 tot de eeuwwisseling werden geen onderhoudsbaggerwerken meer uitgevoerd, wat een nefaste weerslag uitoefende op scheepvaart en waterafvoer.

Het omgaan met de gewijzigde maatschappelijke evolutie, en het zoeken naar praktische oplossingen voor het bergen van de baggerspecie, hebben de activiteit van ABS in het afgelopen decennium getekend. Voor een afdeling die, gegroeid uit het ministerie van Openbare Werken, sinds meer dan een eeuw gefocust was op het uitbouwen van de infrastructuur, de noden van de scheepvaart en het goed beheer van de waterweg, betekenden de noties van integrale benadering, van duurzame ontwikkeling, en van aandacht voor de natuur, niet minder dan een culturele revolutie: een praktische oefening in het verzoenen van ecologie en economie.

Tweesporenbeleid

Vanaf de eeuwwisseling heeft ABS een inhaalbeweging ingezet die nog altijd bezig is. Daarbij wordt een tweesporenbeleid gevoerd: voor de onmiddellijke noden wordt een oplossing verzorgd, én er wordt gewerkt op langere termijn. Drie jaar later zijn de resultaten zichtbaar. De Leie is terug op een diepgang van 2,8 meter gebracht, eind 2003 werd het kanaal van Roeselare naar de Leie opnieuw verdiept, en de diepgang op de Ringvaart om Gent is van 2,5 meter terug op 3 meter gebracht. Op alle waterwegen zijn de beperkingen opgeheven. Het is niet overdreven te spreken van een vernieuwde aanpak en een nieuw dynamisme, mogelijk gemaakt door een voluntaristisch beleid en een volgehouden langetermijnvisie van de administratie.

Cruciaal om deze nieuwe dynamiek mogelijk te maken was het vinden van oplossingen voor het bergen van de baggerspecie, een kwestie waar ABS het voortouw heeft genomen. Het was een proces met vallen en opstaan, waar veel volharding voor nodig was.



Vanaf de late jaren 1980 was ABS op zoek naar mogelijke terreinen voor berging van baggerspecie. Pas in 2000 kon binnen het Leiebekken een beperkte bergingsruimte in gebruik worden genomen: het terrein "Laag-Vlaanderen" in Wervik dat evenwel twee jaar later al volledig gevuld was. In het gebied van de Boven-Schelde stuitte het opvullen van het terrein Donkvijver in Oudenaarde, gelegen in een recreatiegebied dat ook een rol moest spelen in de drinkwatervoorziening, op juridische weerstand in eerste en laatste aanleg. Daarmee had de overheid de grenzen bereikt van wat ze op eigen kracht kon realiseren. De verdere ontwikkeling zou moeten komen van een beroep op de markt.

Verwerkingscapaciteit

Door het groter verval op de Dender is de problematiek er beperkt tot agitatiebaggerwerken opwaarts Aalst. Deze rivier onderhoudt als het ware zichzelf. Op het Kanaal van Gent naar Oostende is er het stortterrein van Sint-Joris te Beernem, waarover afzonderlijk wordt bericht in dit jaarboek. De zeer grote capaciteit in Beernem biedt nog een reserve voor de volgende twintig jaar. Het innoverende optreden van ABS komt vooral tot uiting in drie andere projecten.

Met inbegrip van berging, kosten onderhoudsbaggerwerken een kwart eeuw geleden tussen 60 en 100 BEF per m³. Vandaag is dat 80 euro per m³

Baggerspecie: werken aan oplossingen

Vanaf 2000 kwam verwerkingscapaciteit vrij voor het baggeren op de strategisch belangrijke Ringvaart om Gent, dankzij het initiatief van een privé-aannemer. Het project Fasiver in Zwijnaarde (zie kaderstukje) is veelomvattend en heeft ook een baggerluik. De viscosestorten van het vroegere Fabelta werden er gesaneerd, laguneringsvelden werden aangelegd voor het drogen van baggerslib, en gronden werden opgehoogd met uitgedroogde baggerspecie uit de Boven-Schelde en de Ringvaart om Gent. In een eerste fase werden de dringende noden gelenigd; voor de tweede fase werd in september 2003 de gunningsprocedure opgestart voor de afname van zowat 500.000 tds.

Voor het bekken van de Boven-Schelde wordt eveneens uitgekeken naar externe partners.

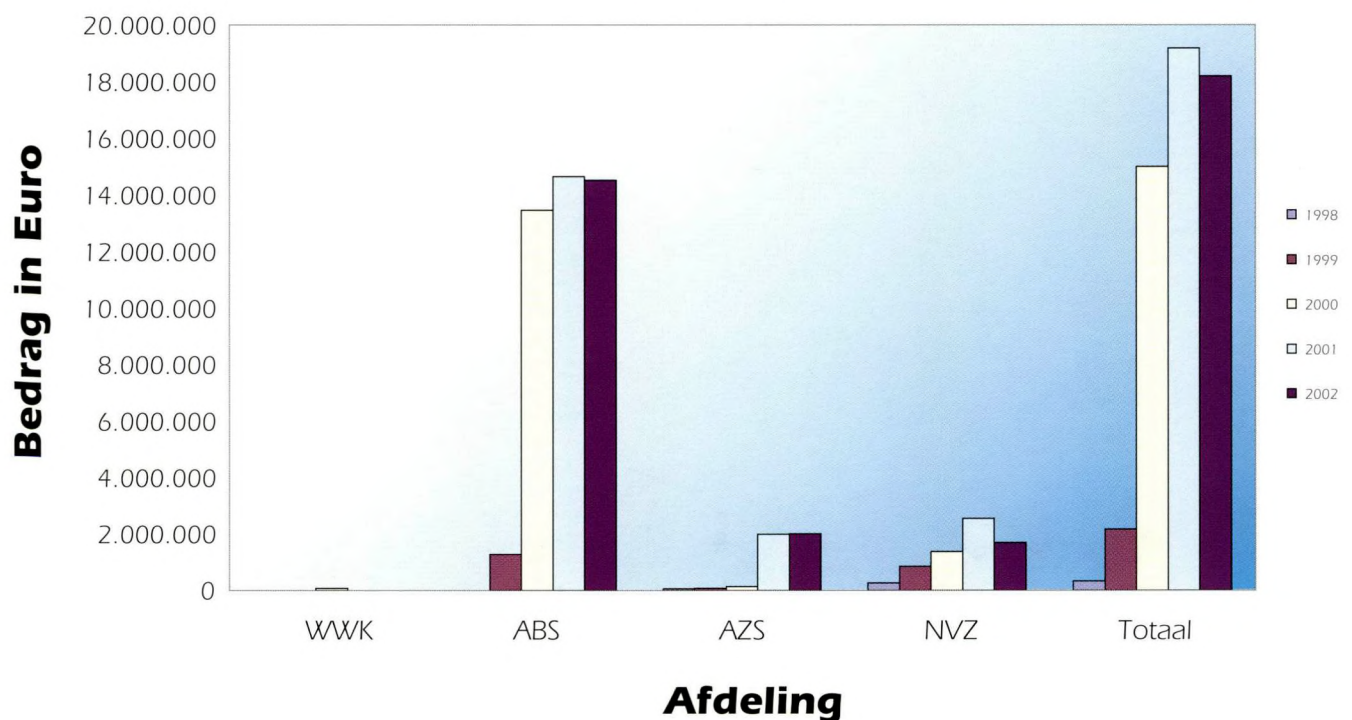
Nadat de site "Laag-Vlaanderen" in Wervik vol liep, heeft ABS in eigen beheer voor het gebied van de Leie twee innoverende projecten uitgewerkt. Op het 14 ha grote, oud zandwinningsterrein Noorderwal in Deinze wordt een laguneringsveld aangelegd waar de baggerspecie kan ingedikt worden door ontwateren, met een volumereductie als gevolg. Op de 24 ha grote Kallemoeie-Papelenvijver in Nazareth wordt, volgens de regels van de kunst, een bergingsterrein ingericht boven een bodem van leperiaanse klei.

Rond beide projecten heeft ABS een uitgewerkte communicatiecampagne gevoerd, volgend op een Milieu Effect Rapportering (MER). De doorbraak kwam er ondanks juridische moeilijkheden en nadat een wijziging werd doorgevoerd van het gewestplan, waarin de site de bestemming kreeg van "stortplaats voor baggerspecie met nabestemming natuurontwikkeling." Het project-Kallemoeievijver werd door ABS opgestart in 1988, terwijl de bouw- en milieuvergunning pas werd verkregen in 2002. De Kallemoeievijver biedt een bergingscapaciteit voor de volgende tien tot vijftien jaren.

Budget

De inhaalbeweging die bij ABS sinds drie jaar aan de gang is, en de realisaties die nu zichtbaar worden met de bergingssites, hebben een voorbeeldfunctie voor de andere waterwegbeheerders. Ze stellen evenwel ook de budgettaire grenzen in het licht waarmee de overheid vandaag geconfronteerd wordt. Bij ABS is de begroting voor onderhoudsbaggerwerken spectaculair gestegen na 1999. In de afgelopen twee jaar bedroeg de begroting voor baggerwerken tussen 13 en 15 miljoen euro op een totaal budget van 19 miljoen euro voor onderhoudswerken. De middelen die besteed worden aan deze noodzakelijke baggerwerken kunnen niet voor andere projecten worden ingezet. Onderstaande tabel geeft een idee

Onderhoudsbaggerwerken

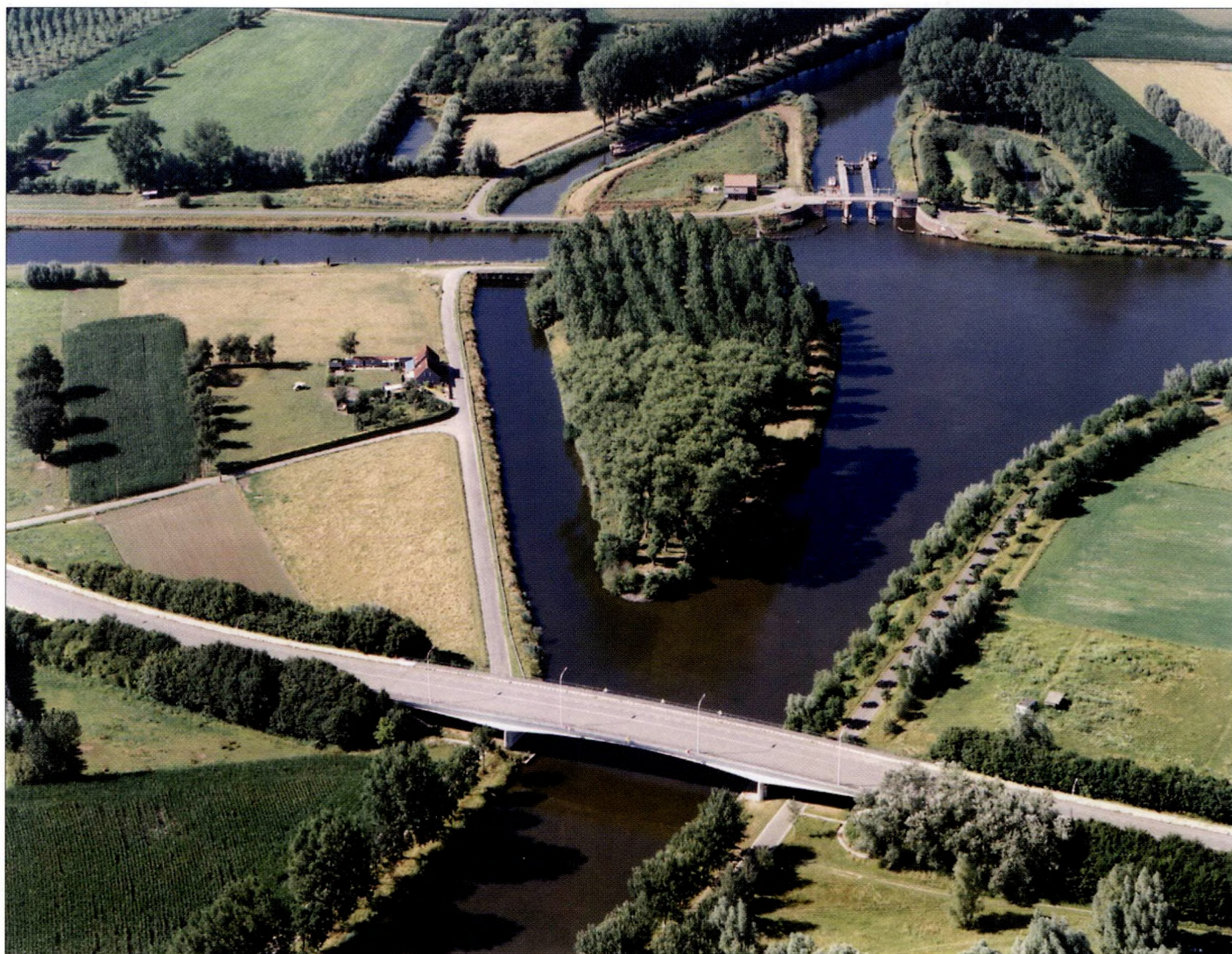


Baggerspecie: werken aan oplossingen

van de mogelijke weerslag op andere afdelingen van AWZ, mocht ook elders een gelijkaardige inhaalbeweging van onderhoudsbaggerwerken worden doorgevoerd.

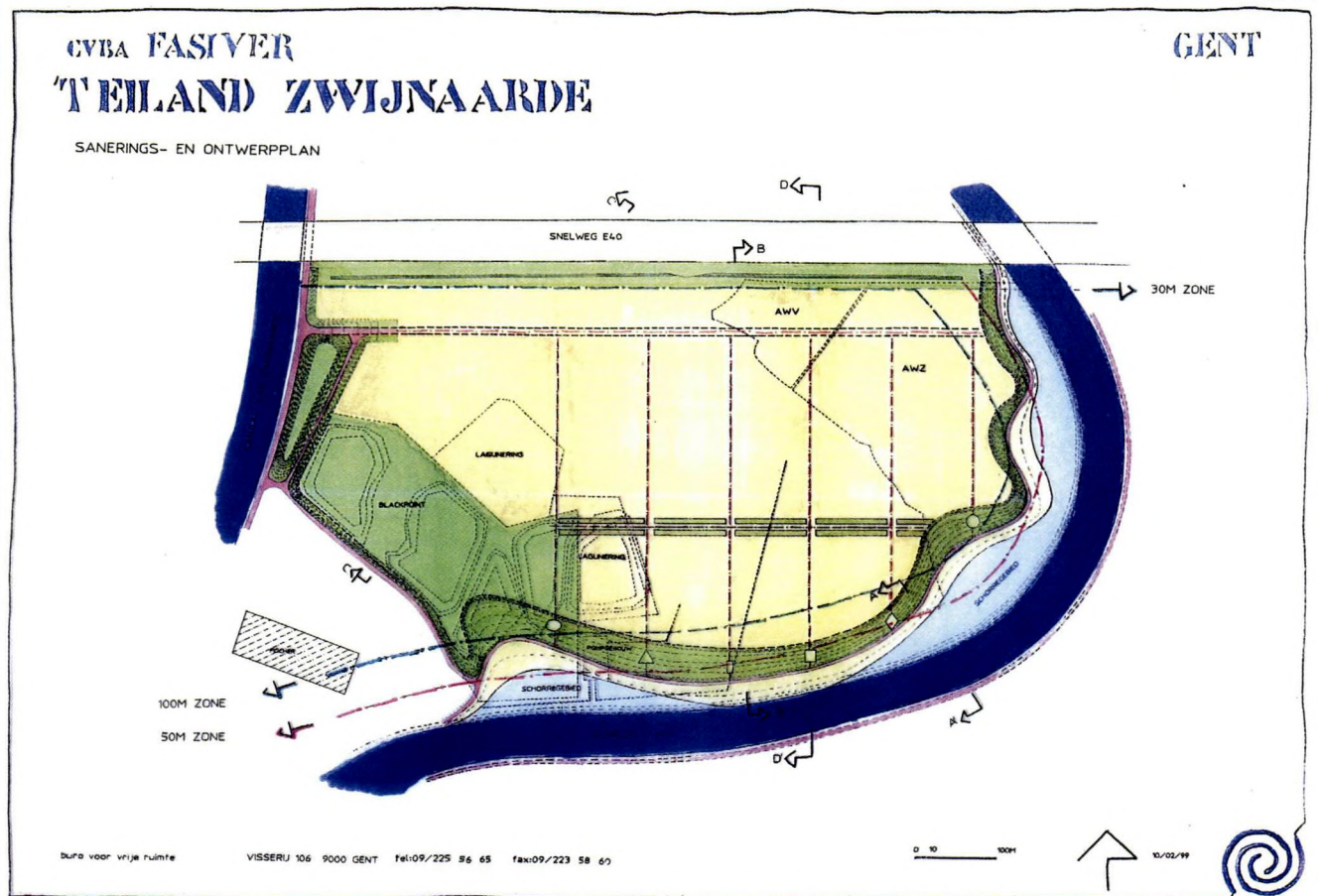


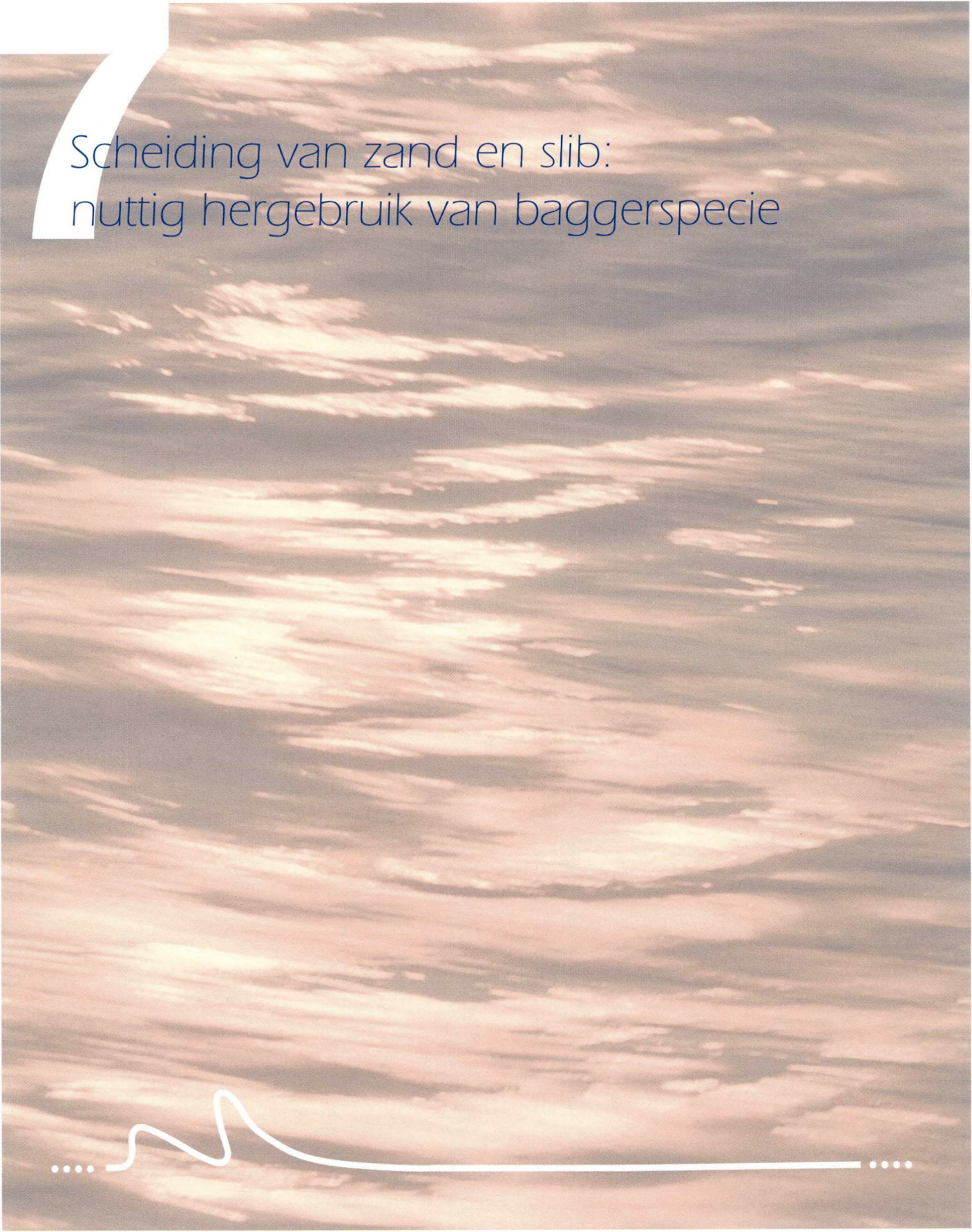
De reden ligt voor de hand : met inbegrip van berging kosten onderhoudsbaggerwerken in ons land een kwart eeuw geleden tussen 60 en 100 frank per m³. Vandaag kan die kostprijs worden geschat op 80 euro per m³. Het verwerken van baggerspecie kost ongeveer evenveel, maar bij ontstentenis van een eigenlijke markt voor gerecycleerd baggerslib blijft de vraag onbestaande. In tegenstelling tot de sector van de grondreiniging, waar een groeiend aantal aanbieders heeft gezorgd voor een daling van de prijzen, merkt ABS in de sector van de slibberging nog geen prijsdaling - wellicht als gevolg van de erg strenge milieuwetgeving. Toch hoopt ABS dat het toenemend aantal bedrijven dat bergingscapaciteit aanbiedt en de groeiende mededinging op de duur zullen leiden tot een stabilisering van de prijzen voor stortterreinen en voor het bergen van baggerspecie.



Fasiver

Opgestart als een voorbeeld van publiek-private-samenwerking, is de opwaardering van de site "Eilandje" in Gent-Zwijnaarde een complex initiatief dat tegelijk een "black point" wil saneren en een "brownfield" wil tot stand brengen. Het is het eerste grootschalig project in Vlaanderen met nuttig hergebruik van baggerspecie. Het "black point" bestaat uit een vijftal historisch vervuilde viscosebekkens van de vroegere firma Fabelta, die 175.000 m³ verontreinigd slib bevatten. Het "brownfield"-project bestaat uit het bouwrijp afleveren van een nieuw industrieterrein voor hoogtechnologische bedrijven en KMO's na beëindiging van de bergingsactiviteiten. De hele site beslaat 42 ha en de operatie moet uiteindelijk uitmonden in industriezones en natuurgebieden met een duidelijk maatschappelijke meerwaarde. Via het laguneringsprocédé wordt zowat 10 hectare van deze site gebruikt voor de berging van 500.000 m³ baggerspecie uit de Ringvaart om Gent en de Boven-Schelde.



An aerial photograph showing a vast area of water with numerous long, parallel, light-colored tracks or ridges, likely created by dredging operations. The tracks are oriented diagonally across the frame. A white line graph is overlaid on the bottom left of the image, starting with four dots, followed by a line that rises in a series of peaks and then levels out to the right, ending with four more dots.

Scheiding van zand en slib:
nuttig hergebruik van baggerspecie

Een innovatieve oplossing van ABS voor de scheiding van baggermateriaal in zand en slib, en de berging van restfracties in een vergunde monostortplaats voor baggerspecie, trekt de aandacht van specialisten buiten de grenzen. De bouw van de scheidingsbekkens en de monostortplaats op een eiland tussen de oude en nieuwe armen van het Kanaal Gent-Oostende in Beernem is een unieke realisatie in Vlaanderen. Ook op Europese schaal zijn grootschalige, afgeschermd opslagplaatsen voor baggerspecie nog uitzonderlijk. Scheidingsbekkens en opslagplaats in Beernem vormen een langetermijnoplossing voor behandeling en berging van de 200.000 m³ baggerspecie die ieder jaar moet verwijderd worden uit de Leie en het Kanaal van Gent naar Oostende. Daarenboven zijn de milieutechnische resultaten van Beernem zeer bemoedigend.

Tussen de oude kanaalbedding en een nieuwe doorsteek ontstond in 1987 in Beernem een 50 ha groot eiland dat eerder al gebruikt werd voor de berging van baggerspecie die vrijkwam bij de bouw van de verderop gelegen keersluis. Op 1 april 1999 werd dan begonnen met de bouw van de monostortplaats en de scheidingsbekkens, volgens een contract voor aanleg en exploitatie dat initieel tot vijf jaar beperkt werd. Vandaag zijn de resultaten van dit initiatief beschikbaar.

Van op de oevers kan nauwelijks een glimp worden opgevangen van het 2 km lange en tot 950 meter brede kanaaleiland dat niet toegankelijk is voor het publiek. Aan de buitenzijde is het beplant en een afsluitdijk onttrekt de activiteit aan het oog. Het van de buitenwereld afgesloten baggerstort is als het ware de beste buurman van het natuurgebied op de oude kanaaloevers, beheerd door Natuurpunt. Vroeger krioelde het hier van de konijnen; vandaag heeft op het eiland een vos al een permanente verblijfplaats uitgegraven. Op het gewestplan werd het eiland ingekleurd als "ontginningssite" met nabestemming "landbouw" - dit laatste weliswaar alleen op zeer lange termijn. Voor de site verkreeg ABS twee vergunningen: voor het winnen van zand en voor het bergen van baggerspecie.

Ondoordringbaar

Aan de oostzijde van het eiland werd, tot twaalf meter onder het kanaalpeil, een put uitgegraven die volledig werd afgeboord met een ondoordringbare kleilaag van ten minste een meter dik. Deze put biedt gedurende vele jaren opslagcapa-

Monostortplaats en nuttig hergebruik trekt de aandacht

citeit voor baggerspecie, afkomstig uit het Kanaal Gent naar Oostende en de Leie. Per jaar wordt uit het kanaal zowat 50.000 m³ gebaggerd; in de Leie is dat 150.000 m³ per jaar. In totaal kunnen hier enkele miljoenen m³ worden opgeslagen. Als de milieuvergunning krachtens VLAREM na 2009 moet vernieuwd worden, zou bijkomende afscherming ook bovengrondse opslag mogelijk maken, wat de capaciteit nog zeer aanzienlijk zou uitbreiden. Het uitgegraven, primaire zand van de oostkant werd opgespoten op de westelijke zijde van het eiland.

In het centrum van het eiland werden vervolgens zes scheidingsbekkens en twee bekkens voor neerslag van slib en klei aangelegd die, gescheiden door dijken, onderling zijn verbonden met een overloop en een stortkist. De bekkens werden zó gebouwd dat ze een natuurlijke afloop mogelijk maken. Grondige studies die al jaren worden opgevolgd, zijn uitgevoerd voor het optimaliseren van de lengte/breedteverhouding, het beste hellingsvlak en het meest aangewezen debiet. Permanente monitoring van diverse (ook milieutechnische) parameters in de verscheidene bekkens, en dataverwerking met het oog op verdere research, maken integraal deel uit van dit project.

Micron

De scheiding van zand en slib berust op het verschil in grootte en gewicht tussen zand, klei en leem. Zandkorrels zijn groter dan 60 micron en hebben een zwaardere en grovere korrel en ook een neutralere lading dan klei. Leem is kleiner dan 60 micron en groter dan 2 micron. Klei tenslotte is niet alleen kleiner dan 2 micron, maar vertoont ook een vlakkere structuur die daardoor enige polariteit bezit zodat zware metalen er zich gemakkelijker aan vasthechten.

Door het creëren van een hellend vlak, een zacht turbulente stroming en een mengsel met een lage viscositeit, zullen uiteindelijk de zwaardere en grotere zanddeeltjes bezinken in de zes scheidingsbekkens, en komen de lichtere fracties terecht in de twee klei/slibbekkens. De helling werd berekend op 1:300

Scheiding van zand en slib: nuttig hergebruik van baggerspecie

en de lagere viscositeit werd bekomen door de densiteit van het kanaalslib te verlagen van 60 procent tot 12 procent droge stof in het mengsel. Een bakkenzuiger pompt het kanaal- en rivierslib op de stapelzone aan de westelijke zijde van het eiland.

Volgens ir. Willem Van Crombrugge, celhoofd Investerings, voldoet de realisatie aan de verwachtingen en is de scheiding van zand en slib geslaagd. Het percentage van de lichtere en kleinere fractie (minder dan 60 micron) neemt toe tussen de ingang en de uitgang van de scheidingsbekkens, en tussen ingang en uitgang van de slib/kleibekkens. Zo wordt een percentage tussen 10 en 20 procent vastgesteld van de kleinere deeltjes bij de ingang van de scheidingsbekkens; bij de uitgang van één der slib/kleibekkens is het percentage deeltjes van kleiner dan 60 micron al opgelopen tot 93 procent. Toch blijft nog een aanzienlijke zandfractie aanwezig bij de ingang van de slib/kleibekkens, wat ruimte laat voor verbetering.

Heffing

Het restwater dat overblijft na de scheiding van zand en slib, wordt opnieuw geloosd in het kanaal volgens de normen van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM). Het is merkwaardig dat ABS heffingen moet betalen op het geloosde proceswater, hoewel uit bemonstering blijkt dat het geloosde water globaal minder vervuild is dan bij oppompen uit de waterweg. Deze heffing op de verontreiniging van oppervlaktewater en lozingswater wil vooral de nitraatvervuiling in landbouwgebieden beperken. Toch is het bevreemdend dat beheerders van het rioolstelsel vrijstelling kregen van deze heffing, hoewel zij water lozen afkomstig van waterzuiveringsinstallaties, terwijl ABS wordt beboet voor het lozen van water dat het zelf oppompte uit de eigen waterweg.

Twee evidente voordelen springen volgens ir. Van Crombrugge in het oog: ABS slaagt erin een volumereductie van het baggerslib te realiseren van 60 procent, wat een zuinig beheer van de beperkte opslagcapaciteit bevordert, en voor de eerste keer kwam een praktische realisatie tot stand die de kans biedt van nuttig hergebruik van baggerspecie als secundaire grondstof.

Voor aanvaarding in een monostortplaats moet voldaan worden aan de voorwaarden van VLAREM. Na jarenlange monitoring kan vandaag geconcludeerd worden dat de aangevoerde baggerspecie op nagenoeg alle criteria ver beneden

de toegelaten normen blijft. Voor toelating in een monostortplaats bereiken de meeste parameters slechts 1 procent van de maximale waarden. De aanwezigheid van organisch materiaal ligt hoger, maar blijft onder de normen. In dit concreet geval betreft organisch materiaal trouwens niet zozeer echte verontreiniging, maar veeleer plantenafval en bladeren die zeer natuurlijk voorkomen langs de waterweg. De norm heeft overigens betrekking op de noodzaak van verbranding, als er meer dan 10 procent organische stof zou voorkomen in de restfractie.



Hellend vlak, zacht turbulente stroming en lage viscositeit scheiden zand en klei volgens grootte van korrel

Bouwmateriaal

Wat het nuttig hergebruik als secundaire grondstof betreft, blijft het afgescheiden zand in het algemeen eveneens ruim onder de normen voor gebruik als bouwmateriaal. Voor hergebruik als bodemlaag komt het zand in het algemeen niet in aanmerking, hoewel verbetering merkbaar is. De monsters blijven ver onder de limieten voor de aanwezigheid van zware metalen. Problemen blijven nog bestaan door hoge concentraties van minerale olie (en in mindere mate EOX). Gelukkig zorgt natuurlijke afbraak voor een geleidelijke daling van de concentraties.

In tegenstelling tot het afgescheiden zand komt de kleifraction voorlopig niet in aanmerking voor hergebruik als bouwmateriaal. Er wordt hierover echter nog verder onderzoek verricht. In één mengmonster werd een te hoge koper- en zinkconcentratie vastgesteld, en dezelfde problemen met olie en EOX treden ook hier op. Bij recent opgepompte baggerspecie wordt een verbetering vastgesteld van de milieukeurmerken, een nieuwe aanwijzing dat de waterkwaliteit vermoedelijk verbeterd. Deze laatste vaststelling leidt tot de conclusie dat de verontreiniging kan beperkt worden door onmiddellijk met baggerwerken te beginnen na een was.

In samenwerking met de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) blijft ABS de mogelijkheden voor nuttig hergebruik exploreren en de kwaliteitsborging ver-

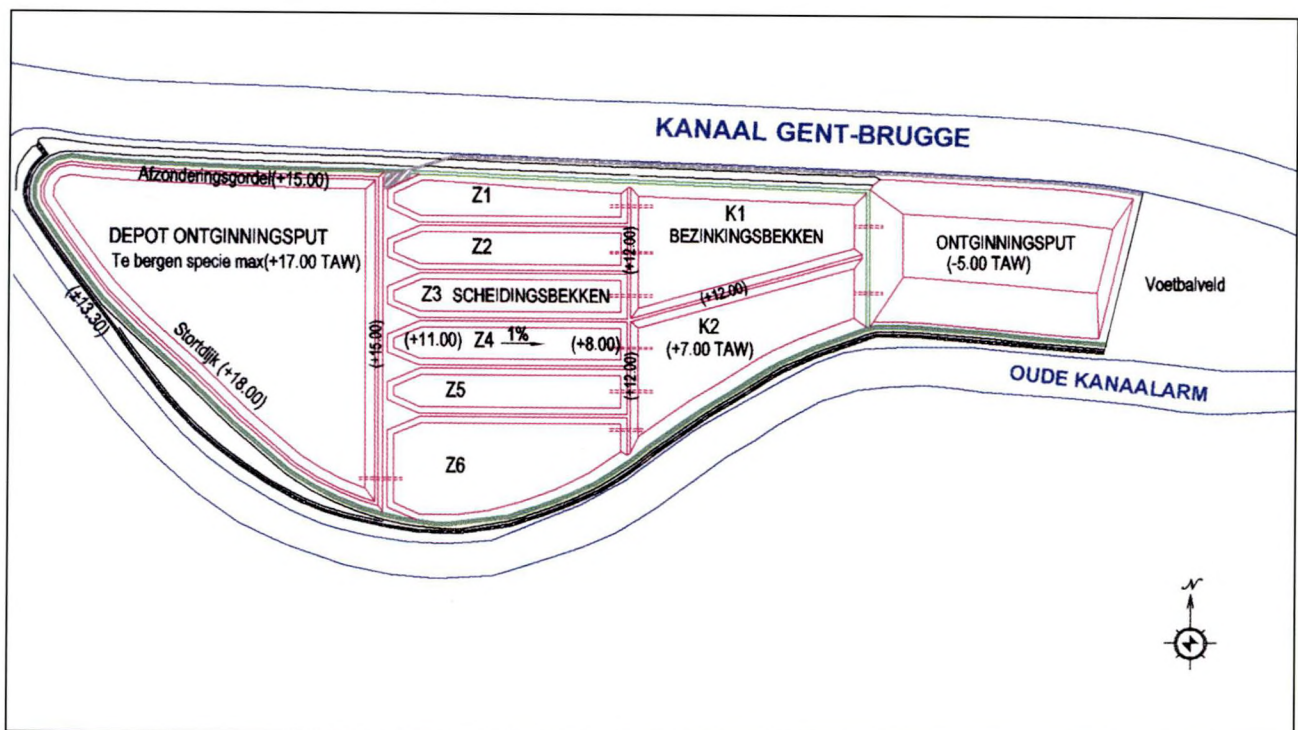
**Vos is enige bewoner
van eiland in kanaalarm**

fijnen. Problematisch blijft wel dat er nog geen markt is ontwikkeld voor secundaire grondstoffen in bouwmaterialen. Zolang er geen prikkels worden gegeven in de vorm van het ontmoedigen van gebruik van primaire grondstoffen of door subsidiëring van de prijs van secundaire grondstoffen, blijft nuttig hergebruik grotendeels dode letter. Daarbij komt dat de markt van de secundaire grondstoffen thans oververzadigd is (met hier en daar zelfs negatieve prijzen), een gevolg van een geringer aantal grote bouwwerken en de uitbouw van een grondbank.



OPTIMALISATIE KANAAL GENT-BRUGGE

INRICHTINGSPLAN STORTPLAATS TV ST. JORIS





8
Leie: Vlaams sluitstuk op 1.350 ton
wordt aanzet voor Europese waterweg
van 4.400 ton

Op het kruispunt van de noordzuid- en de oostwest-verbindingen vormen de 1100 km bevaarbare waterlopen van Vlaanderen de draaischijf van de binnenvaart in Europa. In één van de dichtst bevolkte regio's van de wereld bieden onze binnenwateren een duurzame, betrouwbare en milieuvriendelijke verkeersas tussen de grootste industriële en dienstencentra van ons continent. Binnen dat grote plaatje lijken de doortochten van de Leie in Kortrijk en Wervik maar van marginaal belang. Toch vormen de inspanningen die ABS hier levert het échte sluitstuk om in Europa een onderling verbonden net van waterwegen tot stand te brengen voor schepen tot 1.350 ton. Op langere termijn zijn deze traverses ook al een eerste aanzet voor de realisatie van de grote verbinding tussen Rijn en Seine voor binnenvaartuigen tot 4.400 ton.

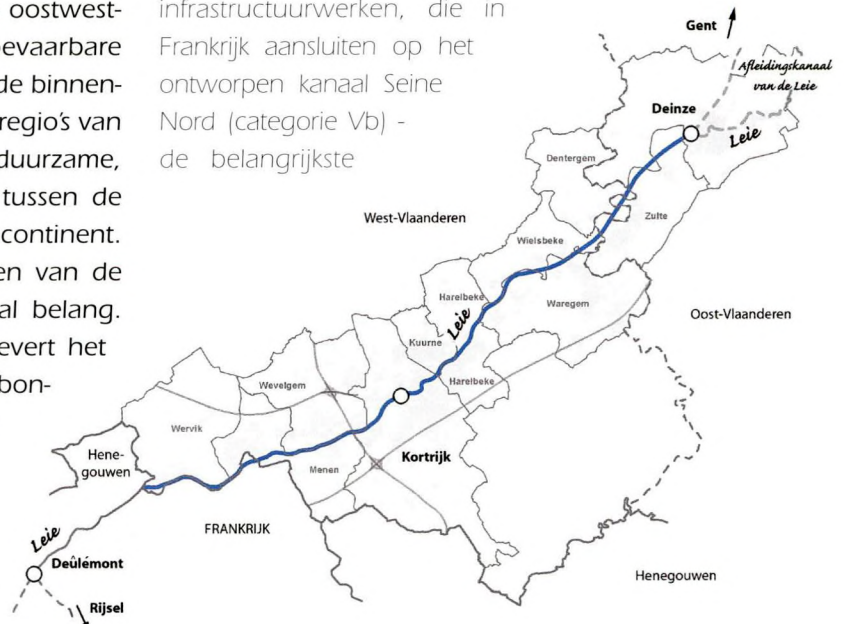
Voor de inwoners van Kortrijk of Wervik, die dagelijks geconfronteerd worden met verbeteringswerken aan hun bruggen, verbredingswerken aan de Leie of ontgraving en sanering van verontreinigde gronden, brengen de moderniseringswerken van de doortocht zonder twijfel een bepaalde hinder mee. Voor de ingenieurs van ABS en de aannemers op het terrein betekenen deze werken een dagelijkse kopzorg en een voorwerp van nooit eindigend overleg en altijd nieuwe complicaties. Maar op termijn wordt hier een project gerealiseerd dat de mobiliteit op Europese schaal significant moet verbeteren. In dit opzicht is 2003, volgens projectingenieur Frank Serpentier, een beslissend jaar geworden.

Binnen het kader van de Trans-Europese Netwerken (TEN) besliste de Europese Raad van Ministers op 5 december 2003 om de Seine-Schelde verbinding toe te voegen op de lijst van prioritaire transportwegen die de Europese Commissie had voorgesteld. Op 17 februari 2004 sloot het Europees Parlement zich hierbij aan. Deze beslissing kan moeilijk overschat worden. Een goede verbinding tussen de Seine en de Schelde biedt de mogelijkheid om 25 procent van alle zwaar verkeer, of zo'n 1,6 miljoen vrachtwagens per jaar, weg te houden van de oververzadigde wegen tussen de Benelux en de streek rond Parijs.

Seine-Nord

Het project Seine-Schelde is de naam die in Vlaanderen en Wallonië wordt gegeven aan de grote waterbouwkundige

infrastructuurwerken, die in Frankrijk aansluiten op het ontworpen kanaal Seine Nord (categorie Vb) - de belangrijkste



nieuw te bouwen waterweg van het volgende decennium. Beide projecten zijn complementair en van Europese betekenis.

Het kanaal door Noord-Frankrijk zal aangelegd worden tussen Compiègne op de Oise en Cambrai op de Schelde. Het zal 105 km lang worden, 2,6 miljard euro kosten en na een bouwtijd van zeven jaar gereed zijn in 2012. Via het kanaal van Duinkerke naar de Schelde en de aftakking hiervan naar de Deûle, een zijrivier van de Leie, zal het nieuwe kanaal van Seine naar Schelde ter hoogte van Deûlémont aansluiten op de Grensleie.

De Deûle is de huidige commerciële scheepvaartroute naar het noorden van Frankrijk, en naar Rijsel in het bijzonder. Een kosten-batenanalyse, uitgevoerd in opdracht van ABS, kwam in 1996 tot de conclusie dat het aangewezen was de Leie, en niet de Schelde, uit te bouwen als grote verkeersas tussen de havens van de Noordzeedelta en het noorden van Frankrijk. Trafiekprognoses, de beperkte return voor het Waalse gewest dat vooral transitverkeer zou verwerken, en problemen met de doortocht van Doornik waar de Pont des Troux als beschermd monument maar een beperkte doorvaarthoogte mogelijk maakt, gaven de doorslag.

Mobiliteit

In dit perspectief krijgen de traverses van Kortrijk en Wervik een meer dan lokaal belang. De werken die daar nu aan de gang zijn, zullen de Leie vanaf Deûlémont bevaarbaar maken voor

Leie: Vlaams sluitstuk op 1.350 ton wordt aanzet voor Europese waterweg van 4.400 ton

schepen tot 1.350 ton (categorie IV) - wat het programma voor de opwaardering van de binnenwateren zal beëindigen waarvoor een overeenkomst tussen de Europese ministers van Verkeer in 1953 het startschot gaf. De maatstaf van 1.350 ton komt overeen met de dimensies van een binnenschip van het type Rijn-Hernekanaal. In eigen land kreeg dat project tot kalibrering voor 1.350 ton gestalte in de wet van 9 maart 1957. Kalibrering van de Leie voor 1.350 ton werd in dit Europees programma pas opgenomen na de overstromingen van 1965 en 1966. Van die uitbreiding tot de Leie werd een dubbel resultaat verwacht: winst voor de scheepvaart en betere bescherming tegen overstromingen. Is het vermetel te denken dat op de 50ste verjaardag het ambitieuze plan zal voltooid zijn?

De opwaardering van de Leie in Kortrijk en Wervik zal het scheepvaartverkeer op de Leie verdubbelen, van de huidige 6



miljoen ton per jaar tot meer dan 10 miljoen ton. Hoezeer dat de mobiliteit in Zuidwest-Vlaanderen zou verbeteren, kan men gemakkelijk berekenen: 6 miljoen ton vracht vereist bijna een kwart miljoen vrachtwagens van 25 ton (om precies te zijn: 240.000), en dat ieder jaar opnieuw.

De maximale scheepsafmetingen die momenteel op de Leie gehanteerd worden opwaarts Kortrijk zijn 70 m x 7,6 m. Daarnaast zijn ook gekoppelde spitsen (91 m x 5,7 m) toegelaten.

Kortrijk

Over de werken aan de doortocht van Kortrijk werd in vorige jaarboeken al uitvoerig bericht. In 2003 ging de sanering van de vervuilde gronden ter hoogte van de Diksmuidelaan verder en werd een bochtafsnijding van de Leie tot een goed einde gebracht. De voorbereiding van fase 2 van de doortocht van Kortrijk, met inbegrip van de bochtafsnijding aan de Havenkaai en de planning van een brug over de westelijke Ring werd voltooid.

Na een werkbezoek van de Vlaamse minister van Openbare Werken werden belangrijke knopen doorgehakt en zijn beslissingen getroffen voor het bouwen van de Collegebrug en voor de afwerking van de Diksmuidekaai. Van belang is de aandacht die ABS in Kortrijk besteedt aan de integratie van de werken in een groter geheel van stadsvernieuwing. Het zoeken naar afzetmogelijkheden voor grondoverschotten blijft nog een knelpunt - in de context van de nieuwe milieuwetgeving. Op dit ogenblik is het project 'Doortocht Kortrijk' voor 40 procent gerealiseerd.

Wervik

Ook in Wervik doet ABS, in overleg met de plaatselijke overheid, inspanningen om de ingrijpende werken in te passen in een algemene verfraaiing van de omgeving. Hier moet de Leie over een afstand van 200 meter verbreed worden (van 25 tot 38 meter) en moet een brug over de grens verhoogd worden van 4,68 meter naar 7 meter. Daarnaast worden een voetgangers- en een dienstenbrug gebouwd over respectievelijk de nieuwe gekalibreerde Leie en een oude Leiearm. Noodzakelijke onteigeningen voor deze werken zijn in 2003 gebeurd, en ook een deel van de leegstaande woningen in de Brugstraat is al afgebroken.



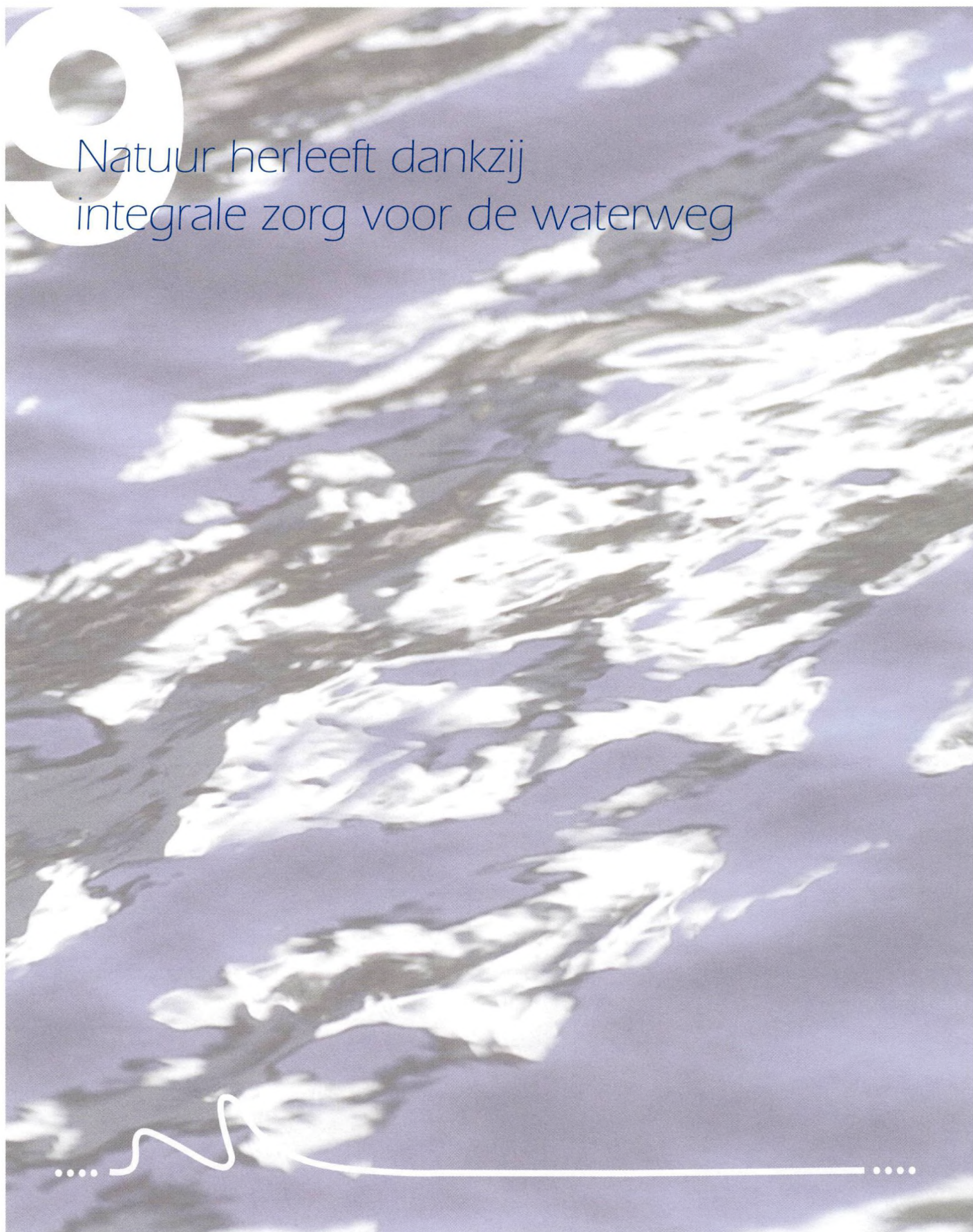
De werken in Wervik worden gespreid over vier fasen, die in 2006 zouden beëindigd zijn. In 2003 werd de eerste fase aanbesteed voor een bedrag van 1,68 miljoen euro, werd gestart met de uitvoeringsstudie, en werd uiteindelijk de formele start op het terrein gegeven. Dat gebeurde tijdens een plechtigheid op 24 november, door Vlaams minister van Openbare Werken Gilbert Bossuyt en burgemeester Johnny Goos. In een tweede fase worden nieuwe kademuren gebouwd op de Belgische oever, waarna in 2005 de oevers aan de Franse zijde aan de beurt komen. In 2006 volgt dan de bouw van de eigenlijke centrumbrug.

Als op dat ogenblik de werken aan de doortocht van Wervik beëindigd zijn, en de omvorming van de doortocht van Kortrijk zijn eindpunt nadert, blijft er alleen nog een strook van 1,5 km van de Leie te kalibreren ter hoogte van Komen, een Waalse enclave in West-Vlaanderen. Hiervoor biedt het internationaal verdrag tussen België en Frankrijk van 3 februari 1982 het kader. In een bijakte van dat verdrag is bepaald dat de werken in Wervik en in Komen moeten voltooid zijn vooraleer de doortocht van Kortrijk is afgewerkt.

De hinder die de modernisering van de stadscentra in Kortrijk en Wervik vandaag oplevert, is dan de prijs voor het kalibreren van een Europese hoofdvaaras, waartoe veertig jaar geleden het startschot werd gegeven. Daarmee wordt de Leie het sluitstuk van een Europese waterweg voor schepen van 1.350 ton, waarbij moet bedacht worden dat de ontwerpen die nu worden getekend al rekening houden met scheepvaart in de klasse Vb - voor schepen tot 4.400 ton.

9

Natuur herleeft dankzij
integrale zorg voor de waterweg



De waterweg is er niet alleen voor de scheepvaart of voor de afvoer van water. Sinds verscheidene jaren voert de Vlaamse regering een voluntaristisch beleid dat de integrale benadering beoogt van de verschillende functies van de binnenwateren. Het ontwikkelen van die pluriformiteit en het verhogen van de biodiversiteit behoren tot de strategische doelstellingen van ABS. Ze vormen niet een bijkomende activiteit maar krijgen een plaats binnen de uitvoering van de kernopdrachten. De tijd van de “betonnen Schelde” of van de “dode Leie” ligt al jaren achter de rug. Hoewel onze waterlopen nog altijd een fragiel beeld vertonen, is de kwaliteit van het water ontegensprekelijk verbeterd - zoals blijkt uit de spectaculaire verbetering van het visbestand op de Leie.

Als landbouwingenieur werkt Vera De Vlieger bij de cel Beheer van ABS. Zij heeft er een coördinerende functie en ziet erop toe dat alle districtshoofden de natuurzorg betrekken bij hun hoofdopdracht. Dat gaat van het opstellen van bermbeheersplannen over bewustwordingscampagnes om minder pesticiden te gebruiken tot het ontwikkelen van structuren voor milieuzorg en het nemen van initiatieven om de vismigratie te bevorderen. Zelf noemt zij zich “de trekker” voor het bereiken van de jaardoelstelling rond biodiversiteit en zegt dat haar inbreng duidelijk wordt ervaren als een meerwaarde voor de afdeling. Tegenover het optreden in verspreide orde van enkele jaren geleden, staat vandaag een structurele aanpak.

De “betonnen Schelde” en de “dode Leie” zijn verleden tijd

Recreatie

Het zijn niet alleen onze schilders die de pittoreske plekjes langs de binnenwateren hebben vastgelegd. Tienduizenden mensen ontdekken elk weekend het belang van de waterkant als rustpunt in het jachtig beroepsleven van elke dag. Om die functie van de binnenwateren uit te bouwen, zijn gerichte acties noodzakelijk.

Sinds verscheidene jaren onderneemt ABS initiatieven, via het uitschrijven van aanbestedingen, om per waterloop een bermbeheersplan uit te voeren. Het rooien van de populieren en het afvoeren van maaisel en zwerfval waren in 2003 aan-



dachtspunten. Vroeger werd maaisel gestort, ondergeploegd (met inbegrip van eventuele zware metalen), of ter beschikking gesteld van landbouwers. Vandaag is afvoer naar een composteringsinstallatie verplicht. Optimalisatie, controle, toezicht en ook het inschatten van de rendabiliteit zijn noodzakelijk. Het verwerken van maaisel is immers niet goedkoop en kan, afhankelijk van vooral de afstand tot het composteringsbedrijf, oplopen tot 55 à 65 euro per ton.

Uitvoering van het pesticidendecreet van 21 december 2001 is eveneens een permanente bekommernis, die daarenboven geregeld campagnes vereist. Krachtens het Bermdecreet was pesticidengebruik op de bermen in het Vlaams Gewest al langer verboden. Het Milieubeleidsplan stelt als doelstelling om de bestrijdingsmiddelen tegen 2005 te halveren, in vergelijking met 1990. Vanaf 1 januari 2004 geldt voor openbare besturen in het Vlaams Gewest trouwens een algemeen verbod om bestrijdingsmiddelen te gebruiken. Toch wordt de praktijk niet met een administratieve pennentrek ongedaan gemaakt. In het bijzonder op kaaiplateaus, bij sluisinrichtingen of op de verhardingen van bruggen en voetpaden worden nog altijd pesticiden gebruikt. Door het indienen van een reductieprogramma wordt gestreefd naar een geleidelijke afbouw, totdat ten laatste op 1 januari 2015 volledig pesticidenvrij beheer wordt gerealiseerd. De acties rond deze doelstelling komen neer op het alert maken voor alternatieven: veegwagens, hogedrukreiniger, stomen, branden, enz.

In de intern verspreide "Bovenscheldebberichten" werd de actie "Zonder is Gezonder" voorgesteld. Daarin werd gewezen op de gevaren van pesticiden, zowel voor de gebruiker van bestrijdingsmiddelen als voor het milieu. Om ook particulieren, landbouwers en aannemers te sensibiliseren, werd een draaiboek opgesteld dat de verscheidene stappen beschrijft van een reductieprogramma dat alle gebruik van pesticiden tegen ten laatste 2015 zou moeten uitroeien. Het draaiboek noemt de meest gevaarlijke producten met naam, en somt alternatieven op. Daarnaast werd informatie beschikbaar gesteld op de website <http://www.zonderisgezonder.be/>.

Milieuzorg

In een breder verband heeft de Vlaamse regering beslist dat de eigen administratie een voorbeeldfunctie moet vervullen. ABS speelt daarop in en ontwerpt plannen, systemen voor milieuzorg en concrete actiepunten die overigens ook te vinden zijn op een speciale webstek. Daarin worden een 20-tal aandachtspunten opgesomd. Ze variëren van brandstofopslag voor vergunningsplichtige activiteiten op stuwen en sluizen, over maatregelen voor zuinig energieverbruik binnen de afdeling, tot concrete initiatieven om spaarzamer om te gaan met papier.

Vismigratie

Sluizen en stuwen op onze waterlopen vormen een belangrijke hindernis om te komen tot biodiversiteit. In een sluis worden vissen maar zelden mee versast en altijd is er het gevaar dat ze vermalen worden in een schroef. Omdat de stuwen meestal de vrije stroming belemmeren, vormen zij onneembare hindernissen voor de vismigratie van het lager naar het hoger gelegen pand. Om die reden heeft het Instituut voor Bosbouw en Wildbeheer een inventaris opgemaakt van alle vismigratieknelpunten en werd door ABS een actieplan naar voren geschoven om tegen 2010 alle knelpunten op te lossen. Telkens er nu werken worden uitgevoerd aan sluizen of stuwen, wordt het aspect van de vismigratie mee in overweging genomen.

Met het oog op een grotere bedrijfszekerheid van de stuwen in Kerkhove, Oudenaarde en Asper wordt een ontubbeling van deze installaties gepland. In Oudenaarde worden de werken voltooid in 2004, in Asper is de ontubbeling voorzien tussen 2004 en 2006, en in Kerkhove worden de werken gepland van 2006 tot 2008. Ook voor het stroomafwaartse stuwcomplex van Merelbeke wordt de bouw van een vistrap overwogen.





Uitvoerige studies, alternatieven en proeven op schaalmodel werden ondernomen om de optimale installaties te ontwerpen voor het bevorderen van de vismigratie. Onderzoek had betrekking op de te gebruiken referentiedebieten; de vorm, de lengte en het debiet van de lokstroom; de ingang van de vispassage en het situeren van de turbulentiezones; de inlaat- en uitlaatconstructies, de stroomsnelheden in de vispassage zelf, het aantal trappen en de lengtes, de bodemweerstand en de ruwheidsparameters, enz. Uiteindelijk werd gekozen voor visnevengeulen van 265 (in Kerkhove) tot 500 meter lengte (in Asper).

Visbestand

Bemoedigend is dat de waterkwaliteit in het stroomgebied van Boven-Schelde en Leie verbetert, zoals kan vastgesteld

**Op de Leie leven vandaag
18 vissoorten,
in 1996 slechts 10**

worden in de toename en de kwaliteit van het visbestand. Door het Instituut voor Bosbouw en Wildbeheer werd in de zomer van 2003 op 18 locaties een bevissingscampagne uitgevoerd, van de Leie in Wervik tot de aansluiting met de Ringvaart om Gent. De gegevens konden vergeleken worden met de situatie in 1996 en de resultaten zijn ronduit spectaculair.

Uit het onderzoek blijkt dat er op 15 van de 18 locaties vis wordt aangetroffen, in totaal 1493 stuks met een biomassa van 101 kg. Er komen 18 verschillende soorten vis voor - met blankvoorn, gibel en paling als belangrijkste soorten. Op de Leie is blankvoorn de dominante soort, met 44 procent in aantal en 38 procent in gewicht. Gemiddeld komen er 7,5 soorten voor op de locaties waar er vis werd gevangen. De meeste vis komt voor op het traject van de Toeristische Leie.



Bij een vergelijkbaar onderzoek in 1996 werden 23 sites bemonsterd, waar destijds 10 verschillende soorten voorkwamen. Van de 23 locaties waren er in 1996 in totaal 91 procent zonder vis (tegenover 17 procent in 2003).

De conclusie van de onderzoekers is dat de Leie zich langzaam aan het herstellen is, hoewel er zeker nog geen evenwichtige toestand is bereikt en het visleven nog erg fragiel blijft. In het bijzonder de talrijke beken en zijriviertjes die op de Leie lozen, behoren nog tot de meest vervuilde in Vlaanderen. Hoewel de warme zomer van 2003 het zuurstofgehalte van de rivier zeker niet ten goede kwam, menen de onderzoekers toch dat de lage zuurstofconcentraties op de Leie hoe dan ook nog altijd wijzen op de slechte kwaliteit van het water. Volgens metingen van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) bedroeg de gemiddelde zuurstofconcentratie op 14 bemonsterde locaties in de Leie tijdens 2003 tussen 5 en 6 mg/l. De toename en de groeiende verscheidenheid van het visbestand op de Leie is dus wel bemoedigend, maar een lange weg moet nog worden afgelegd.





De cel Technische Ondersteuning
ziet het daglicht

Een administratie die leeft moet zichzelf geregeld vernieuwen en de structuren aanpassen aan nieuwe noden. In de afdeling Bovenschelde is in 2003 een nieuwe cel, de cel Technische Ondersteuning, in het leven geroepen. In deze cel zijn de verschillende personeelsleden met een technisch ondersteunende functie verenigd. Dit zijn de tekenaars, topografen en ICT-medewerkers.

De nieuwe cel is opgericht in oktober 2003 en wordt geleid door ir. Ann Decouttere.

Met de nieuwe cel wordt een gecoördineerde en gestructureerde inzet van de verschillende medewerkers beoogd. Gelijktijdig zijn deze personeelsleden ook in het directieteam vertegenwoordigd.

De bedoeling van de oprichting van de cel is een snelle en goede service te bieden aan zowel de interne als de externe klant. Er wordt naar gestreefd dit steeds in nauw overleg met de klant te doen.

De ICT-medewerkers doen dit door directe ondersteuning te bieden aan de PC-gebruikers. Verder staan zij ook in voor het beheer van de hard- en software en het opstellen en opvolgen van de werkaanvragen en de verzoeken voor de globale ICT-provider van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. De belangrijkste doelstelling voor de ICT-medewerkers is met een minimum aan budget een maximum aan comfort voor de PC-gebruikers van de afdeling te bekomen. Vaak vergt dit de nodige inventiviteit en creativiteit.



De tekenaars hebben een sterk gevarieerd takenpakket. Ze staan onder meer in voor het opmaken van de voorontwerpen en de ontwerpen van de projecten aanbesteed op de afdeling, het opstellen van de bouwvergunningsaanvragen,

het aanleveren van allerlei gegevens (afpalingen, onteigeningen, profielen, ...), het aanmaken van kaarten, het gestructureerd bijhouden van het archief, enz. Daarbij wordt gebruik gemaakt van verschillende tekenpakketten en -modules, die volgens de noden worden ingezet. De cel Technische Ondersteuning zorgt voor een overkoepeling tussen de tekenzalen van Gent en Kortrijk, die de efficiënte inzet van deze deskundigheid ten goede komt.



De topografen staan in het voor het verzamelen en het bijhouden van de topografische gegevens. Deze medewerkers zorgen voor het waterpassen van de bruggen, het uitvoeren van opmetingen in het kader van uit te voeren projecten, het (in samenwerking met externe bureaus) afpalen van terreinen, het inmeten van sonderingspunten, het opvolgen van groot-schalige natte en droge metingen van de waterlopen, De topografen stellen zich daarbij heel flexibel op en proberen om kort op de bal te spelen om ook de soms dringende vragen naar wens van de klant te beantwoorden.





ABS op het Internet

Op het ogenblik dat dit jaarboek verschijnt komt ABS op het Internet. Met dit initiatief wil de afdeling een ruimer publiek bereiken en vooral alerter kunnen inspelen op lopende ontwikkelingen. Het nieuwe adres is www.bovenschelde.be.

Communicatie is een wezenlijk onderdeel van de opdracht bij ABS. Als dienstverlenende organisatie richt de afdeling zich op de burger en op de bedrijven. Zij zijn aangewezen op de overheid voor het beheer van de waterweg, voor het bevorderen van het vrachtvervoer over water, voor de afvoer van overtollig water en bescherming tegen overstromingen, voor de verzorging van het milieu en de recreatie op en langs de binnenwateren. ABS is er voor de burger, de bedrijven en de lokale besturen: zij zijn onze klanten.

Met folders, gelegenheidspublicaties en een jaarboek komt ABS al geregeld over de vloer. Om de afstand nog te verkleinen gaan onze medewerkers steeds vaker rechtstreeks contact opnemen: met inspraakrondes, presentaties, overlegvergaderingen en dialoog met de betrokkenen.

Infrastructuurwerken die ingrijpen in onze dagelijkse leefwereld zijn vandaag niet meer mogelijk zonder dat een breed maatschappelijk draagvlak tot stand komt. Terecht vragen de burgers dat zij hun mening kunnen ventileren over de manier waarop grote werken worden aangepakt. Terecht vragen lokale besturen dat belangrijke werken aan de waterweg worden ingepast in de bredere zorg voor landschap of stadsontwikkeling. Inspraak van de betrokkenen is de enige manier om het defensieve NIMBY-syndroom (Not In My Backyard) te bestrijden. Dat ABS hierin slaagt, bewijzen de realisaties die opgesomd worden in dit jaarboek.

Elektronische communicatie wordt bij ABS al enige tijd ontwikkeld. Tot nu toe gebeurde dat enkel via een Intranet, alleen toegankelijk voor medewerkers van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Deze interne website viel op door de uitgebreidheid van zijn informatie en door de zeer geregelde updates. Vanaf 1 juli 2004 komt de elektronische informatie op een server die toegang verstrekt aan al wie geïnteresseerd is in onze activiteiten. Maak kennis met ABS op het Internet en laat eens uw mening horen aan onze webmaster (herman.vanderstraeten@lin.vlaanderen.be).



12

Klachten en voorstellen



In 2003 heeft ABS zeventien klachten behandeld, waarvan er drie onontvankelijk waren en vier ongegrond werden bevonden. Klachten zijn expliciete signalen van de burger en worden door ABS altijd ernstig genomen. Bovendien ontvangt ABS nog andere signalen. Zo werden in 2003 zo'n 75 meldingen ontvangen en 146 vragen om inlichtingen.

Klachten worden ingediend en behandeld overeenkomstig het Klachtendecreet van 1 juni 2001. Dat decreet kent een klachtrecht toe ten aanzien van bestuursinstellingen. De helft van de klachten had betrekking op dringende onderhoudswerken, in het bijzonder aan het wegdek. Maatregelen die de veiligheid van weggebruikers moeten waarborgen, werden onmiddellijk uitgevoerd. In andere gevallen kon de volledige herstelling niet altijd meteen worden gerealiseerd omdat er onvoldoende onderhoudskredieten beschikbaar waren.

Sommige klachten sloegen op de dienstverlening aan de sluizen, met name het gebrek aan continuïteit van de bedieningsuren. De feiten waarop deze klachten betrekking hadden, werden grondig onderzocht.

Daarnaast kwamen er een aantal eenmalige klachten aangaande uiteenlopende kwesties zoals: de vrees voor wateroverlast door werken die door derden worden uitgevoerd;

maaibeheer dat nadelig zou uitvallen voor de groei van waardevolle vegetatie; of nog het oneigenlijk gebruik van ligplaatsen in de wachthaven van Evergem.

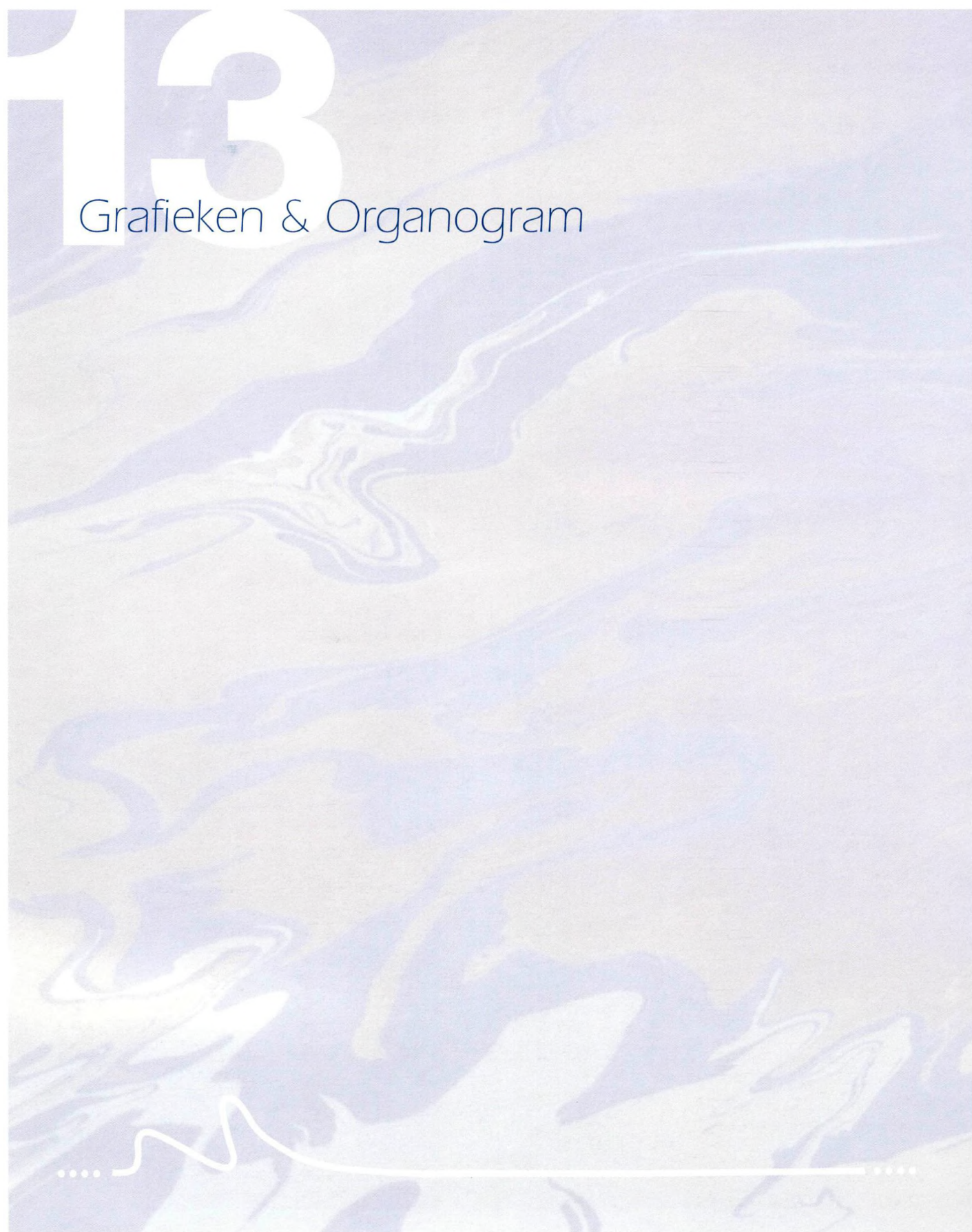
Zowat de helft van de klachten hebben geleid tot concrete realisaties zoals: het aanbrengen van een duurzame stroefheidslaag op het wegdek van de Jan Palfijnbrug; het bespoedigen van herstellingswerken aan de Sint-Denijsbrug en het beperken van hinder; voorlopige plaatselijke herstellingswerken aan het wegdek van de brug in Kachtem; het opkuisen van voet- en fietspad en schilderwerken; snelle uitvoering van snoeiwerken aan de Zwijnaardebrug; strikte controle op de grondafvoer en de instroom van water tijdens werken die door derden werden uitgevoerd nabij de Geuzebeek.

Bij de concrete voorstellen voor uit te voeren werken in 2004 noteren we: baggerwerken aan de Zuidervaart; het herbekijken van de machinale bestrijding van distels teneinde selectiever te maaien in de toekomst; het blijvend aanmanen van niet-vergunde schepen om zich te verwijderen uit de wachthaven van Evergem en het opsporen van niet gekende eigenaars van achtergelaten schuiten; een vergunningenstop voor nieuwe ligplaatsen; definitieve herstelling van de brug in Kachtem, zodra de begrotingskredieten dit toelaten; uitbreiding van de bedieningsuren van de sluizen en verder overleg hierover met de bonden.



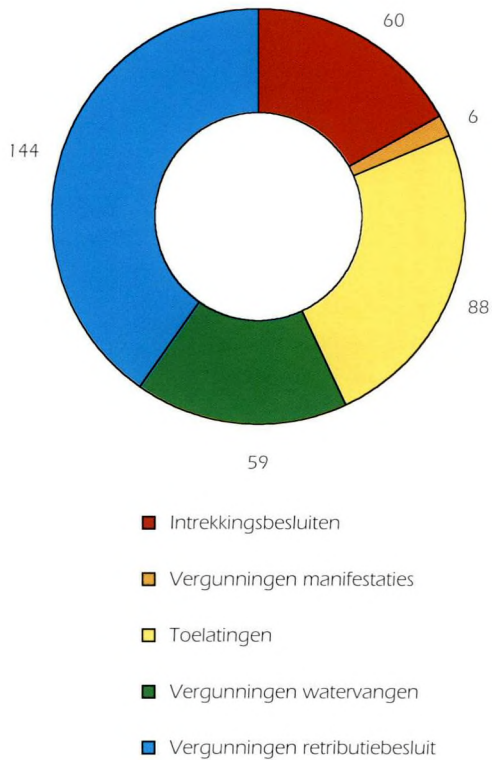
13

Grafieken & Organogram

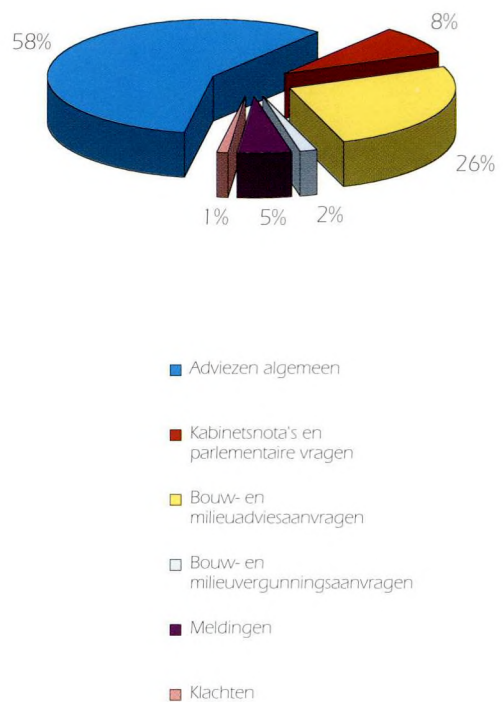


Juridische en Administratieve Ondersteuning

Vergunningen en toelatingen in 2003



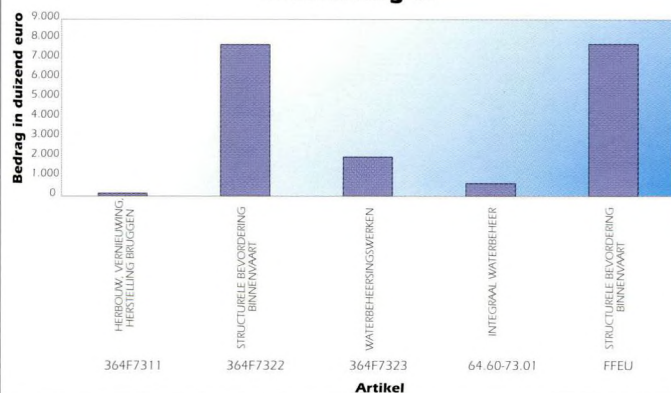
Algemene zaken



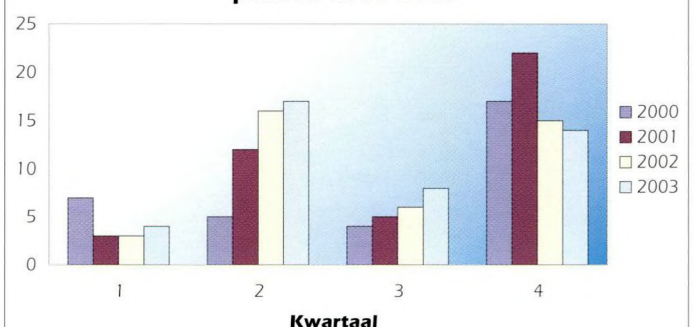
Financieel Management

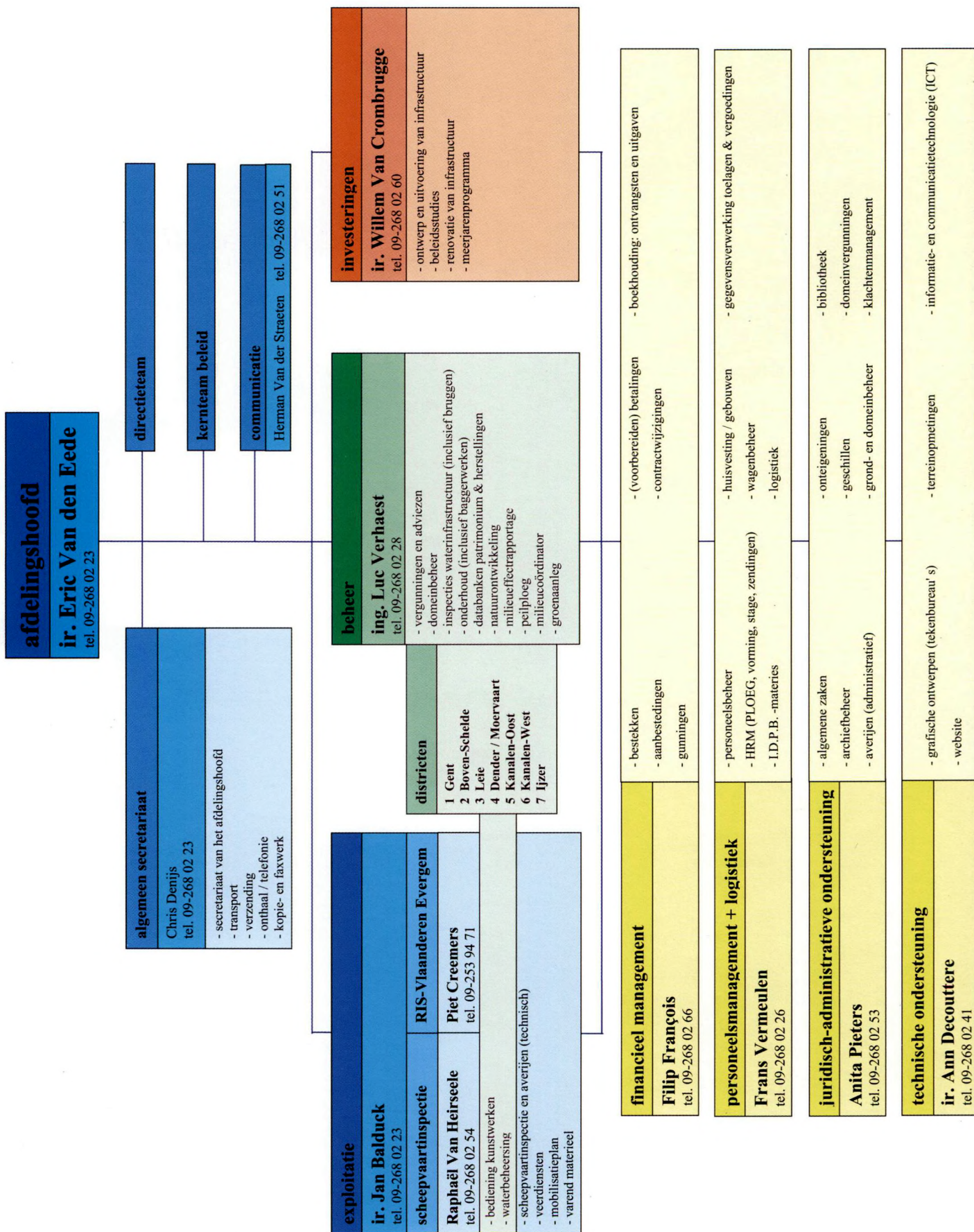
Programma & Aanbestedingen

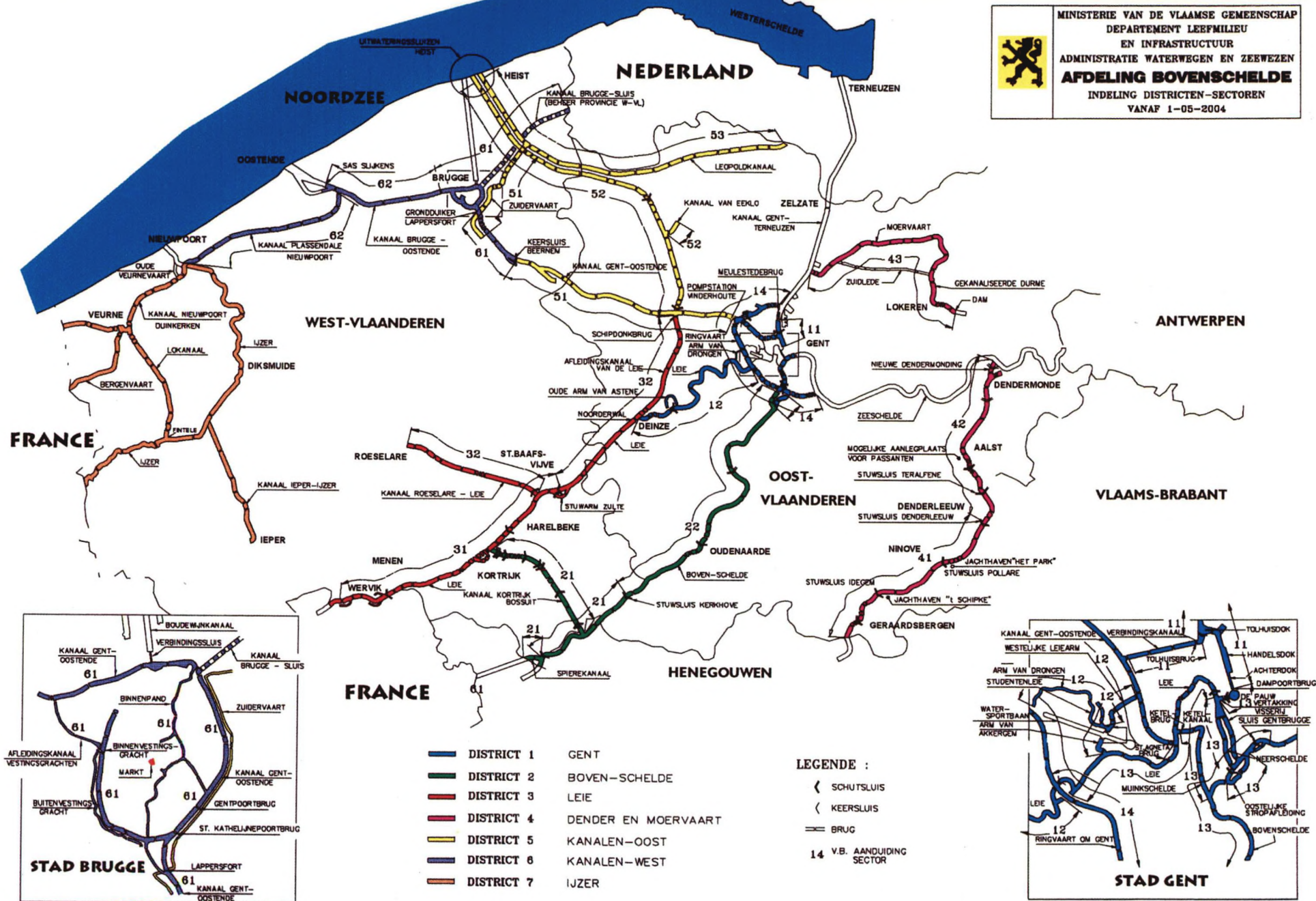
Investerings



Aantal aanbestedingen per kwartaal periode 2000-2003







1. Voorwoord	3
2. Afdeling Bovenschelde wordt geïntegreerd in “Agentschap Waterwegen en Zeekanaal”	5
Administratieve structuur wijzigt, kerntaken blijven dezelfde	5
Herstructurering	6
Waterwegen en Zeekanaal (W&Z)	6
Maatschappelijke evolutie	7
Doelstellingen	7
3. Waterbeheersing	9
Waterbeheersing wordt ingepast in integraal bekkenbeheer	9
Ongewone neerslag	9
Pijnpunten	10
Leieleed	10
Afvoer	12
Afleidingskanaal van de Leie	12
Lange termijn	13
Overstromingen minder frequent	14
Benadering van waterbeheersing verandert	15
4. “Prijs Bouwheer 2003” voor heraanleg Graslei en Korenlei	17
Heraanleg	17
Leie	18
Nieuwbouw en restauratie	19
Nederschelde	20
5. “De Dender Loopt”: openleggen waterloop stimuleert stadsvernieuwing	23
Realistisch	23
Wandeling	24
Communicatie	25
6. Baggerspecie: werken aan oplossingen	27
Schaalvergroting	27
Baggerspecie	27
Tweesporenbeleid	28
Verwerkingscapaciteit	28
Budget	29
Fasiver	31
7. Scheiding van zand en slib: nuttig hergebruik van baggerspecie	32
Ondoordringbaar	33
Micron	33
Heffing	34
Bouw materiaal	34
8. Leie: Vlaams sluitstuk op 1.350 ton wordt aanzet voor Europese waterweg van 4.400 ton	37
Seine-Nord	37
Mobiliteit	37
Kortrijk	39
Wervik	39
9. Natuur herleeft dankzij integrale zorg voor de waterweg	41
Recreatie	41
Milieuzorg	42
Vismigratie	42
Visbestand	43
10. De cel Technische Ondersteuning ziet het daglicht	45
11. ABS op het Internet	47
12. Klachten en voorstellen	49
13. Grafieken & Organogram	51
Juridische en Administratieve Ondersteuning	51
Financieel Management	51
Organogram	52



**Ministerie van de
Vlaamse Gemeenschap**

Samenstelling

Afdeling Bovenschelde

Veantwoordelijke uitgever

ir. Eric Van den Eede

Afdelingshoofd

Nederkouter 28

9000 Gent

Tekst

Mon Vanderostyne

Coördinatie

Herman Van der Straeten

Dank aan allen die een bijdrage leverden

Lay-out en druk

Drukkerij Feys, Ingelmunster

Fotografie

Uchtfoto's: AOSO - ATO - sectie Foto en Video

Depotnummer

D/2004/3241/148

Voorraad

3500

Uitgave

juni 2004