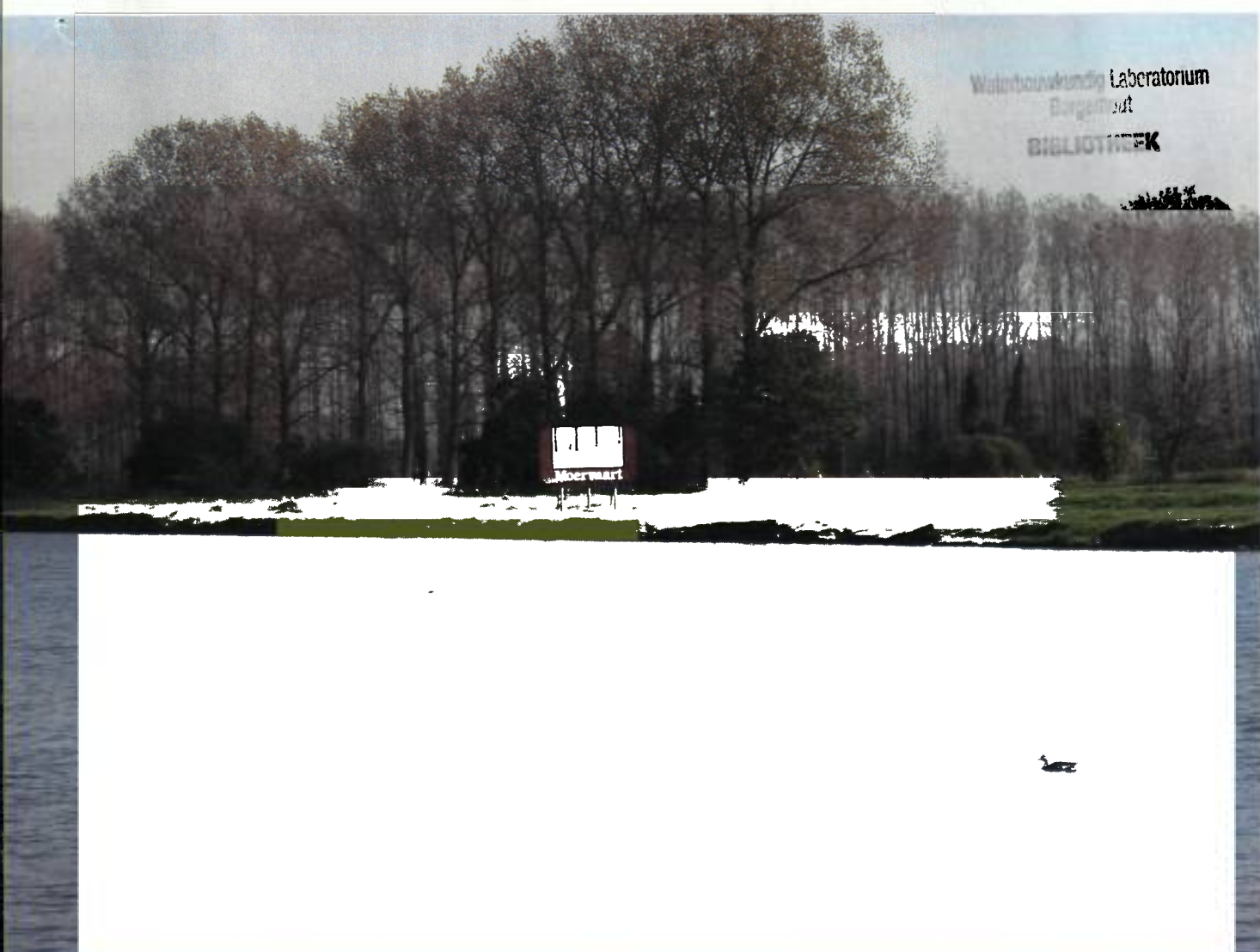
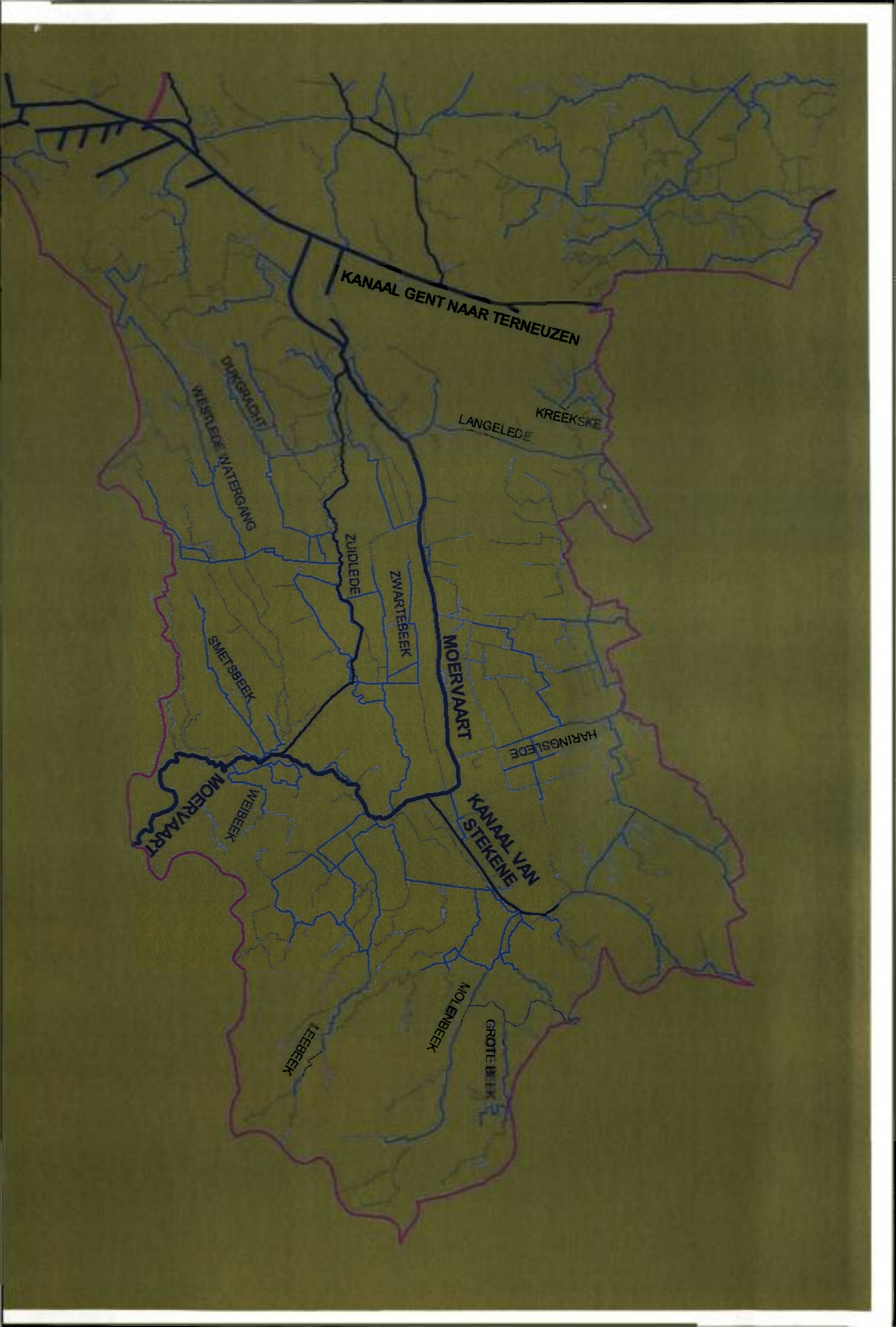




Strategisch beleidsplan 9 *Moervaart & Durmekanaal*

Visies en Beleidsopties





Inhoudstafel

Waterbeheersing	4
Wateroverlast	4
Waterschaarste	5
Transport	6
Recreatie en toerisme	7
Niet-gemotoriseerde waterrecreatie	7
Gemotoriseerde recreatie	7
Jaagpadrecreatie	8
Oeverrecreatie	8
Milieu en natuur	9
Oeververdedigingen	9
Beheer van bermen en dijken	9
Landschappelijke functie	10
Open ruimtegebieden	10
Doortocht door steden en gemeenten	10
Baggerspecieproblematiek	11



Waterbeheersing

De Moervaart en het Durmekanaal staan in open verbinding met het kanaal Gent-Terneuzen. Het normaal peil van de Moervaart en het Durmekanaal (+ 4,45 m TAW) stemt dus overeen met het peil van het kanaal Gent-Terneuzen.

De Moervaart en het Durmekanaal hebben geen bodemverhang. De afvoer naar het kanaal Gent-Terneuzen is slechts mogelijk wanneer het waterpeil opwaarts hoger is dan het peil in het kanaal Gent-Terneuzen.

Wateroverlast

Het voorgaande draagt er toe bij dat, bij een hogere waterstand dan normaal op het kanaal Gent-Terneuzen en bij hoge waterstanden op de Moervaart en het Durmekanaal (tot + 5,35 m TAW) gedurende de eerste dagen bijna geen daling van de waterstand wordt vastgesteld vanaf de Sinaaibrug tot in het centrum van Lokeren opwaarts de Daknambrug. Vooral het centrum van Lokeren en de onmiddellijke omgeving ervan kunnen bedreigd worden door deze hoge waterstanden doordat deze gronden zich grotendeels onder het peil van het Durmekanaal bevinden.

Ter verlaging van het risico op overstromingen in de stad Lokeren, wordt een oplossing gezocht waarbij het waterpeil van het Durmekanaal bij hoge waterstanden onafhankelijk van het waterpeil van het kanaal Gent-Terneuzen kan worden beheerd.

Om dit te realiseren wordt verder onderzocht of door de bouw van een regelbare stuw in de dam in Lokeren dit probleem op afdoende wijze kan worden opgelost.

In het kader van de actualisatie van het Sigmaplan werd reeds onderzocht in welke mate de bouw van een regelbare stuw ter hoogte van de dam in Lokeren een oplossing kan bieden aan het (gedeeltelijk) vrijhouden van de tijgebonden Durme, na een éénmalige baggercampagne. Een permanent debiet van 10 m³/s is nodig om dit resultaat te halen.

Waterschaarste

Na langdurige droge periodes wordt sporadisch vastgesteld dat het peil op de Moervaart gezakt is tot + 4,30 m TAW. Deze lage waterstanden zijn nefast voor jachten met een diepgang van meer dan 1,40 m.

Een regelbare stuw in Lokeren zou ook aan het waterschaarsteprobleem kunnen verhelpen door bij hoogtij van uit de tijgebonden Durme water te laten stromen naar het Durmekanaal. Het is belangrijk dat de waterkwaliteit van beide waterlopen dan ongeveer hetzelfde zijn maar nog belangrijker is de kwantitatieve beschikbaarheid aan water.



Transport

De totale lengte van Moervaart en Durmekanaal bedraagt 29,4 km. Hiervan is 26,2 km klasse I, 2 km klasse V en 1,2 km klasse VI. De hoogste klassen sluiten aan bij de monding in het kanaal Gent-Terneuzen en bieden door hun ligging ideale mogelijkheden voor commercieel gebruik.

Door het Koninklijk Besluit van 9 december 2003 werd het deel van Moervaart tussen de John Kennedybrug en de Spanjeveerbrug opgenomen bij het Gentse havengebied.

Het gevolg hiervan is dat in deze zone, sedert 1 januari 2004, het laden en lossen van schepen moet gebeuren door havenarbeiders, wat een meerkost voor deze bedrijven betekent.

De voorbije jaren werden twee PPS-kaaimuren gebouwd in deze zone (PPS = Privaat-Publieke-Samenwerking). Vanuit het bedrijfsleven bestaat interesse voor de realisatie van een derde PPS-kaaimuur.



Recreatie en toerisme

Door het feit dat op de Moervaart en het Durmekanaal nagenoeg geen beroepsvaart aanwezig is worden de pleziervaarders niet gehinderd door de commerciële scheepvaart. De enige ontsluiting van de Moervaart en het Durmekanaal gebeurt via het kanaal Gent-Terneuzen.

Binnen de waterrecreatie worden vier hoofdgroepen onderscheiden:

Niet-gemotoriseerde waterrecreatie: kano-kajak-roeien, waterfietsen, ...

Op de Moervaart wordt reeds een aantal jaren rond gepeddeld met kajaks en Canadese kano's die men kan huren afwaarts de Kalvebrug in Wachtebeke, in de omgeving van het provinciaal domein Puyenbroeck.

Het provinciebestuur Oost-Vlaanderen overweegt om een kano- en kajakcircuit te realiseren met een totale lengte van 32 km. Het opzet is een rondvaartcircuit te realiseren op de Moervaart en de Zuidlede, interactief met het provinciale domein Puyenbroeck. Het project richt zich op recreatieve en educatieve vaartochten. Bij de promotie van dit rondvaartcircuit dient erop gewezen te worden dat tijdens het broedseizoen op de Zuidlede uitsluitend individueel mag worden gevaren tussen het provinciale domein Puyenbroeck en Eksaarde.

Gemotoriseerde waterrecreatie: waterski, jachting, toervaren, passagiersvaart, ...

Tijdens het pleziervaartseizoen (vanaf 1 mei tot en met de laatste zondag van september) worden de zeven beweegbare bruggen (+ de beweegbare spoorbrug aan de suikerfabriek) op de Moervaart bediend door het blokvaartsysteem. Hiervoor zullen jaarlijks minimaal twee bijkomende binnenvaartbegeleiders worden ingeschakeld.

Op de Moervaart en het Durmekanaal zijn zes jachtclubs actief. Hun inplanting is echter niet voorzien op het gewestplan. Het provinciebestuur Oost-Vlaanderen probeert via een provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan hiervoor een oplossing te vinden.

Waterski en snelvaart worden op de Moervaart en het Durmekanaal verboden om zo conflicten met de zachte recreatievormen te vermijden en om afkalving van de oevers tegen te gaan.

Jaagpadrecreatie: fietsen, mountainbiken, wandelen, joggen, brom- en snorfietsen, rolschaatsen, skateboarden, skeeleren, ...

Jaagpadrecreatie omvat verschillende activiteiten, maar de hoofdmoot wordt ingenomen door fietsers en wandelaars. De verharding van jaagpaden werkt het succes van het jaagpadtoerisme in de hand.

Om over de volledige lengte van de Moervaart een verhard jaagpad langs minstens één van de oevers te beschikken, wordt vanaf de spoorbrug in Lokeren naar de Coudenbormbrug (over een lengte van 11,2 km) het pad verhard.

De voetpaden op de beweegbare bruggen hebben slechts een beperkte breedte van 0,55 m en worden, voor de zwakke weggebruikers, uit veiligheidsoverwegingen best verbreed tot minimaal 1,00 m. Daar de ophaalbruggen sinds 2000 geklasseerd zijn, zal een alternatieve oplossing worden gezocht om de verkeersveiligheid van de zwakke weggebruiker te garanderen. In eerste instantie wordt onderzocht op welke wijze de verkeersveiligheid op de drie drukst bereden beweegbare bruggen (Overledebrug, Dambrug en Daknambrug) kan worden verbeterd. De verkeersveiligheid van de resterende drie minder druk bereden ophaalbruggen kan in een volgend stadium worden vergroot.

Oeverrecreatie: hengelen, besturen van miniaturboten, ...

Hengelen is een belangrijke vorm van waterrecreatie langs de Vlaamse waterwegen. De sterke verbetering van de waterkwaliteit werkt dit succes ongetwijfeld in de hand.

Voor de Moervaart en het Durmekanaal heeft de Provinciale Visserijcommissie een plan uitgewerkt waar bij voorkeur visplaatsen kunnen worden aangelegd. Door de Provinciale Visserijcommissie kunnen de komende jaren goed uitgeruste stroken voor hengelaars langsheen de Moervaart en het Durmekanaal worden gerealiseerd. Het uitrusten van hengelplaatsen behoort niet tot de kerntaak van Waterwegen en Zeekanaal NV en er zullen hierover dan ook geen eigen initiatieven worden genomen.

Bij grotere investeringsprojecten kan overwogen worden een aanliggende hengelplaats in de werken op te nemen.

Ontwikkelingsplan voor het verbeteren van de visstand op de Moervaart en het Durmekanaal :

1. Vismigratieknelpunt ter hoogte van de dam in Lokeren wegwerken;
2. De visstand verder stimuleren door de bouw van NTMB-oevers (onder andere de aanleg van plasbermen).



Milieu en natuur

Oeververdedigingen

Vroeger werd geopteerd om de oevers met gestapelde schanskorven te herstellen. Sinds de overdracht in 1997 van de Moervaart en het Durmekanaal naar de afdeling Bovenschelde worden de afgekalfde oevers hersteld volgens de NTMB-principes. Dergelijke NTMB oevers vormen ideale paai-, rust- en foerageergelegenheden voor het visbestand.

Op termijn dienen de huidige "harde" constructies (onder andere gestapelde schanskorven) omwille van hun natuuronvriendelijke eigenschappen, vervangen te worden door meer natuurvriendelijke oeververdedigingen.

Beheer van bermen en dijken

Momenteel wordt gemaaid na 15 juni en na 15 september.

De hoogstammen op de oever krijgen om de drie jaar een vormsnoei. Tussentijds worden de waterscheuten weggenomen. Bij nieuwe aanplantingen worden inheemse soorten gebruikt (zomereik, wintereik, notelaar, ...).

Verder wordt gezorgd dat de exoten (Braziliaanse waternavel en Japanse duizendknoop) vanaf het ogenblik dat ze worden vastgesteld op de waterweg zo snel mogelijk worden verwijderd.

Om het beheer af te stemmen op de huidige en potentiële natuurwaarden wordt een bermbeheersplan voor de Moervaart en het Durmekanaal opgesteld.



Landschappelijke functie

Open ruimtegebieden

Langsheen de Moervaart en het Durmekanaal zijn, volgens de gewestplannen, heel wat zones aangeduid als "landschappelijk waardevol agrarisch gebied" en zijn er negen erkende natuureservaten (totaal 182 ha).

Bij de realisatie van nieuwe infrastructuur of verbouwingen wordt bijzondere aandacht besteed aan de esthetische aspecten ervan om te komen tot een optimale landschappelijke integratie.

Doortocht door steden en gemeenten

Enkel in Lokeren stroomt de waterloop (Durmekanaal) door het centrum. Daar ontdekt men opnieuw de mogelijkheden van de waterweg. De belevingsfunctie van water moet in de stad opnieuw ten volle benut worden. Het water in de stad wordt steeds meer gewaardeerd. Het draagt immers bij tot het creëren van een hoogwaardige woon- en werkomgeving.

Een groot deel van de oevers zijn semi-natuurlijk; enkel in het centrum van Lokeren zijn kaaimuren aanwezig.

De herwaardering van het water in stedelijke omgeving kan door aanpassingswerken aan de bestaande waterwegen of door het herstellen van historische waterstructuren. Ook het oeverherstel op natuurvriendelijke wijze bevordert het natuurlijke karakter en de belevingswaarde van de waterweg.



Baggerspecieproblematiek

In de Moervaart en het Durmekanaal is een constante toevoer van sediment vanuit de zijrivieren, lozingen en overstorten. Dit sediment zet zich neer op de bodem van de waterweg en brengt de hydraulische (waterbeheersing) en nautische (scheepvaart) functie van de waterweg in het gedrang. Zo is de vaargeul ter hoogte van de Daknambrug steeds zeer ondiep - tot een minimum van 1,00 m - door het sediment afkomstig van het opwaartse pompgemaal dat op een 50 m van de Daknambrug is gelegen. De verontreinigingen in dit sediment bezwaren de ecologische functie van de waterweg.

Om de vaargeul op diepte te houden dient het aangevoerde sediment regelmatig verwijderd worden.

Het grootste deel van de Moervaart en het Durmekanaal behoort tot de klasse I en dus – in principe – bevaarbaar voor spitsen. In 2001 werd de Moervaart uitgebaggerd (voor het eerst in 30 jaar) tot aan de Dambrug (suikerfabriek) in Moerbeke-Waas. Hierbij is ook de zwaairom uitgebaggerd zodat de Moervaart opnieuw bruikbaar is voor spitsen tot aan de Dambrug.

Het opwaartse deel van de Moervaart en het Durmekanaal wordt sedert 2004 bevaarbaar gehouden door middel van “ploegen”. Het effect van dit ploegen is dat gedurende een beperkte tijd een vaargeul wordt gemaakt, doch dat het slib dat opzij wordt geduwd terug keert naar de vaargeul waardoor de diepgang er dan snel opnieuw vermindert. Deze werkwijze boekt hier weinig of geen resultaat daar er noch overdieptes, noch voldoende waterstroming beschikbaar is.

Om opnieuw spitsen te laten varen tot in Lokeren, de pleziervaart tot in deze stad te blijven garanderen en een betere waterafvoer naar het kanaal Gent-Terneuzen te bekomen, zullen de komende jaren baggerwerken worden uitgevoerd in het opwaarts deel van de Moervaart en het Durmekanaal. Deze baggerwerken hebben een langdurig effect. Evaluatie van de baggerwerken anno 2001 leert dat de toen gebaggerde diepgang eind 2005 nog steeds beschikbaar is.

colofon

Redactie en lay-out
afdeling Bovenschelde

Verantwoordelijke uitgever

ir. Eric Van den Eede
afdelingshoofd
Nederkouter 28
9000 Gent

Druk

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
afdeling Logistiek - sectie Kopie
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20 bus 2
1000 Brussel

Fotografie

afdeling Bovenschelde

Depotnummer

X/XXXX/XXX

Uitgave

maart 2006