



Milieubrief

st-denijs-westrem / afsnee

Lokale nieuwsbrief van W.M.V., Werkgroep voor Milieu en Verkeer, f.v.

Verschijnt minstens tweemaal per jaar - jaargang 11 - november 2013 - Nr 45

Beste lezer(es),

ECHTE AANPAK van WATER in lage gebieden BLIJFT EEN ZORG

In voorbije jaren maakte het beleid werk van het riool-en collectorsysteem in onze regio . Op herhaaldelijk aandringen van WMV, werd eind 2012 aan de werkgroep eindelijk toegelicht hoe dat complexe systeem werkt, gericht op de Leie en op de Schelde . Doch door het verder volbouwen en verharderen van het oud-vliegveld in het kader van het *The Loop*-project en vaststellende dat het wereldklimaat echt aan het opwarmen is en dat stortbuien ook hier heviger worden , worden vragen opgeroepen omtrent het waterbeheer en de waterbeheersing vooral in dit Maaltegebied. En dit niet enkel bij WMV doch zeker ook bij de bewoners in laag gelegen gebieden ; te meer dat er nooit een gesprek geweest is met wat in de ruimtelijke planning wordt genoemd 'de lokale deskundigen' , m.a.w. met hen die al lang in die lage gebieden leven . Wat is nu de probleemstelling ?

Wie de topografische en hydrografische kaarten van de zuidelijke stadsregio raadpleegt stelt vast dat belangrijke beken uitlopen in het bekken van de Beneden-Leie . De afwatering ervan veranderde in de moderne evolutiegeschiedenis van dit gebied door het graven van de Ringvaart, door de herbestemming van het oud-vliegveld (*The Loop*-project) , door de riool- en collectorplannen van Aquafin en door het ruimtelijk beleid . Meer bepaald werd de oude Grietgracht (die heet eigenlijk de Maalte of de Maaltebeek) doorsneden door de Ringvaart . De zuidelijke tak ervan mondt met een sluis uit in de Ringvaart . Ten noorden van dat alles , dat is het gebied van Overmeers en de Leebeek, werd door de Ringvaart afgesneden van dat zuidelijke bekken . De niveauverschillen in dit natte gebied zijn zo gering dat in weinig tijd het water in die beken snel kan stijgen en kan zorgen voor vloedtoestanden en zelfs heuse overstromingen – zoals we die zelfs nog goed in het geheugen hebben. Eertijds kon dat overtollige water , dat afdreef uit de richting Zwijnaarde , nog net worden gebufferd in het laagste gedeelte van het oud-vliegveld, en dus ook in en rond de bosjes (die we recent 'Maaltebos' en 'Vossenbos' zijn gaan noemen) waardoorheen de brede Maalte stroomt . Dat buffer- en percolatiegebied heeft altijd goed gewerkt , en dus wel op natuurlijke wijze . Wanneer dit verzadigd was dan kon een vloedtoestand daar niet worden vermeden . De indruk wordt echter gewekt dat velen van dit hydrografisch en hydrologisch gegeven niet echt wakker hebben gelegen, zelfs nu nog .(WMV zou daarover zelfs een sterk verhaal kunnen brengen , gehaald uit eigen ervaring) . Dat oude buffergebied is nu door de werken op de *The Loop* zodanig aangetast dat van een goede werking van dit stukje natuur geen sprake meer kan zijn , en daarom luidt WMV voor de zoveelste maal de alarmbel . Men kan dus vragen stellen bij de zo noodzakelijke , voorafgaande fysische milieuanalyse van dit gebied vóór al die bouw- en wegenwerken : hoe is dat gebeurd ? is dat bij elk dossier gebeurd , en wie deed dit ten gronde ? aan wie werden de diagnoses voorgelegd en wie heeft die goedgekeurd met welke grondige kennis van zaken ter plekke? Wat betekent dan nog een MER-rapport ?

Men vergeet niet dat dit lage gebied bij het oud-vliegveld het water opvangt van het bekken van de beken die ernaartoe aflopen vanuit het vlakke gebied tussen Leie, Ringvaart en Klossestraat . Bij al die hoger vernoemde recente werken werd bovendien kennelijk nooit gedacht aan enige compensatie, bv door een ander buffergebied . Zo liggen heel wat bebouwde zones in betreffend gebied nauwelijks op niveau 7,50 m TAW of zelfs lager, waar zelfs geen enkele bescherming voorkomt tegen vloedtoestanden . Men zou verstedeld staan over welke nieuwbouw en welke wijken het hier zoal gaat (vooral door foute ruimtelijke ordening van vóór de invoering van de Watertoets). Daarbij komt nog dat WMV steeds met argusogen heeft neergekeken op het eerder vernoemd afvoersysteem via riolen en collectoren zoals recent uitgebouwd voor dit hele gebied, waarbij de indruk wordt gewekt dat een net is ontstaan van communicerende vaten tussen een drietal bekkens en wel tussen De Pinte, Latem en de Ringvaart . Man kan maar hopen dat dit alles als één geheel wordt beheerd en dat dat alles feilloos werkt bij hevige en langdurige regenval en dooitoestanden (zeker in geval van springtij en opstuwend rivierwater). Daarbij komt nog het belang van het afdichten van de Maaltebeeksluis wanneer het peil van de Ringvaart zou gaan stijgen , wat uiteraard betekent dat dan al het hemelwater o.a. in dat bekken bij *The Loop* , moet worden gebufferd, en dat is dus evident in de laagste gebieden. En die hoeveelheid water is enorm , wat niet zo maar meteen kan worden weggepompt . WMV stelt daarom voor om , ten eerste , en het dringendst, binnen de lussen van het noordelijk oprittencomplex van de Pégoudlaan flinke uitgravingen te verrichten (dat is dus in ex-natuurgebied dat altijd degelijk percoleerde) ; dat ten tweede dit ook gebeure in de nu al natte weiden langsheen de Putstraat en achter Rijvissche in een gebied op ca. 7,00 m TAW - overigens geen bouwgrond . Waterbufferzones kunnen tevens ook heel wat natuurwaarde creëren .

Het probleem dat WMV hier andermaal heeft gesteld verdient dringend en in brede zin, erkenning . Want dit dient opgelost binnen de hierboven geschetste zuidelijke stadsregio , al over gemeentelijke grenzen en projecten heen . Een aanpak die WMV ook aan de Provincie voorlegt (Parkbosgebied) .

BEPERKEN van AUTOVERKEER in nabije toekomst door VERTRAMMING LIJN 7 ?

WMV wil nu al een tipje lichten van de sluier die al jaren hangt over de vraag : komt er een tramlijn op de Kortrijksesteenweg of niet ? Dit houdt de werkgroep al meer dan dertig jaar bezig (en zeker de bewoners erlangs), vooral omdat het toenemend autobezit in de zuidelijke stadsregio fors heeft geleid tot steeds meer autoverkeer op al onze wegen (terwijl er geen wegen meer kunnen worden bijgetraceerd , de verkeerscapaciteit daalt en het historisch gegroeide wegennet hierop helemaal niet is voorzien). WMV werd opgenomen in de nieuwe klankbordgroep met de benaming '**De vertramming van Lijn 7**' en zal de aanpak, in het kader van het veel ruimere openbaar vervoersnet dat *Pegasusplan* heet, nauw op de voet volgen – zeker t.a.v. het traject tussen Voskenslaan en het kruispunt 'De drie sleutels' in SDW . Uw lokale werkgroep , die hier al decennia actief is , hoopt de lezer hierover geregeld te kunnen berichten . De Stad brengt hierover alvast **info** in het St-Denijse **Gildenhuis op wo. 13/11** : Tussen 17u – 20u30.: Infomarkt (Waarom tram ? de aanpakprocedure , komend MER, enz.) en tussen 20u30- 22u30: Dialoogcafé. Echte plannen zullen wel nog wat op zich laten wachten want de te volgen procedure vergt sedert dec. 2011 nog jaren overleg en studie .

WMV-WERKING

* Uitnodigingen : Op **zondagmorgen 10 nov.** gaat tussen 10 en 12u een **onderhouds- en netheidsbeurt** door van het **Duddegembosje** in de Duddegemstraat in SDW. Alle helpende handen zijn zeer welkom !
* De bevolking kan vragen en voorstellen aan WMV kwijt op de **WMV-vergadering op maandag 18 nov.** Dit dan stipt tegen 19u30 . Om 20u vergaderen normaliter de bestuursleden vanuit de diverse deelgebieden van Afsnee en SDW . Dat is telkens in het zaaltje achter café 'In het gemeentehuis', SDW .