



## MILIEU-AKTIE GROEP MENEN vzw

Hogeweg 116 – 8930 Menen

0476 865 054 – 056 49 42 10

[www.mag-menen.be](http://www.mag-menen.be)

[mag.menen@telenet.be](mailto:mag.menen@telenet.be)

### Menen-West

#### Welke problemen stellen zich?

##### 1) Verkeerssituatie

Om het industrieterrein Menen-West bereikbaar te maken heeft men niet veel mogelijkheden.

Een aansluiting op de N58 is uitgesloten omdat deze een primaire weg wordt en daarop mag een industrieterrein niet aansluiten.

Wat blijft er over? De N338. Hierop zou men van twee kanten aansluiten, de kant vanuit Menen en de andere vanaf Wervik. De N338 is de ringlaan.

Om hier vlot op aan te sluiten zou men zowel een rechtse als linkse afslag wensen. Links afslaan blijft ook dan niet evident omdat men dan het verkeer moet kruisen.

Met de situatie zoals ze nu is, kan men vanop de N338 enkel 'weg' naar het rondpunt met de N58 en dan zo verder naar de autostrade of Wervik.

Naar de andere kant zit men klem op het einde van de N338, het kruispunt met de Wervikstraat.

Om dit op te lossen wil men een verbinding over de Leie maken om zo aan te sluiten op het wegennet van Frankrijk in Halluin. Op deze manier kan het verkeer van het industriegebied naar het Zuiden. Maar, deze aansluiting gaat er ook voor zorgen dat er heel wat verkeer vanuit Frankrijk langs deze weg naar België komt om zo door te stomen naar de zeehavens. Het rondpunt van de N58 met de leperstraat, de baan naar de autoweg heeft nu reeds te kampen met verkeersoverlast.

Vooraf tijdens de spitsmomenten kan dit precair worden, men verwacht een bijkomende verkeersstroom van 695 personenwagens en 180 vrachtwagens in de ochtendspits en vergelijkbare cijfers tijdens de avondspits. Per etmaal zou het gaan om 7723 personenwagens en 2000 vrachtwagens.

Om zware files te voorkomen wil men dan ook de zwakke plekken – de rotondes –

aanpassen zodat ze meer verkeer kunnen verwerken. Gezien de breedte van het bestaande wegennet blijf je echter met een structureel probleem zitten, tenzij men ook de wegen die aansluiten op de rotondes gaat verbreden. Hiermee komen we dan bij het verhaal van de Ring die 2x2 rijstroken zou moeten krijgen, met een flessenhals tot gevolg aan de leperstraat waar 65% van het verkeer zou passeren. Een toename van het verkeer, betekent ook een toename van andere factoren zoals geluid van het verkeer, CO2, en fijn stof. Deze thema's worden besproken in de sectie 'gezondheid'.



## MILIEU-AKTIE GROEP MENEN vzw

Hogeweg 116 – 8930 Menen

0476 865 054 – 056 49 42 10

[www.mag-menen.be](http://www.mag-menen.be)

[mag.menen@telenet.be](mailto:mag.menen@telenet.be)

### 2) Waterhuishouding

Momenteel zijn de oppervlaktewateren in het geselecteerde gebied zwaar tot matig verontreinigd.

De ondergrond van het gebied bestaat uit vochtig en nat zandleem, wat het erg geschikt maakt voor landbouw. Het gebied is ook vrijwel vlak, wat afwatering bemoeilijkt. Bij overvloedige regenvallen wordt het regenwater momenteel gebufferd door de poelen en plassen die er aanwezig zijn. Deze buffering verdwijnt bij het verharderen en bebouwen van het terrein. Hierdoor gaat het regenwater sneller in de beken terecht komen, die deze hoeveelheid wellicht niet aankunnen en dan ook stroomafwaarts kunnen overstromen. Bij overstromingen is het niet denkbeeldig dat de oppervlakkige freatische laag verontreinigd wordt waarop nog heel wat woningen een grondwaterbemaling hebben.

Een deel van het water wordt momenteel via de Groenebeek afgevoerd naar de Geluwebeek. Een versnelde afvoer zal niet enkel deze twee beken extra belasten, ze zal er ook voor zorgen dat de oppervlakkige freatische laag minder gevoed wordt en mogelijks eutrofiëert. Het plan voorziet in een afwatering naar de Geluwebeek en de Krulbeek met een maximum van 5L/s/h. Hiertoe dienen wachtbekkens aangelegd op het terrein en een verbrede langsgracht aan de N338. De Krulbeek is een zone die men typeert als 'mogelijk overstromingsgevoelig'. Een smalle corridor van hetzelfde type verbindt de Krulbeek met de Groenebeek. Een overbelasting van de Krulbeek zal wateroverlast geven in de wijk Bethlehem/Koekuit.

Voornamelijk de Krulbeek is gevoelig daar ze vervat is in een ondergrond van natte klei, die erg ondoordringbaar is.

### 3) Landbouw

Doordat het gebied een leemachtige bodemstructuur heeft is het erg geschikt voor landbouwactiviteiten.

De bestaande landbouwbedrijven zouden echter 'geen opvolger' hebben voor hun activiteiten. Dit argument lijkt ons niet valabel, een bestaande winkel heeft ook zelden een 'opvolger in wacht' tot de winkel over te nemen valt.

In het gebied zijn vier hoeves gesitueerd en gronden van eigenaars buiten het gebied die worden gepacht.

De landbouwgevoeligheid van het gebied is overwegend hoog tot zeer hoog, 57% heeft deze score.

Dit betekent dat het plan een ernstig negatief effect heeft op de landbouw. (kaart pag. 170)



## MILIEU-AKTIE GROEP MENEN vzw

Hogeweg 116 – 8930 Menen

0476 865 054 – 056 49 42 10

[www.mag-menen.be](http://www.mag-menen.be)

[mag.menen@telenet.be](mailto:mag.menen@telenet.be)

### 4) Erfgoed

Menen en omgeving waren reeds in de Oudheid goed gekend, op diverse plaatsen zijn dan ook al restanten gevonden van vroegere bewoning. Met name uit de Romeinse-Gallische tijd worden regelmatig vondsten gedaan. De verbinding tussen Menen en Wervik is ook zo'n locatie. In Wervik heeft men belangrijke vondsten gedaan bij de renovatie/uitbreiding van het bejaardentehuis aan de kerk, in Menen heeft men recent nog vondsten gedaan op het industriegebied Menen-Oost.

Menen en Wervik waren knooppunten op het Romeinse Heirwegstelsel; de weg Boulogne-Tongeren en Oudenburg-Cambrai kwamen er samen.

De verwachting is dan ook dat men eveneens belangrijkste erfgoedschatten kan vinden in het gebied Menen-West waar er mogelijke nederzettingen zijn terug te vinden, eventueel ook uit de Steentijd.

Te Menen-Oost (opp 5 ha) vond men onder andere een grafveld, een weg en een nederzetting en een waterput)

Uit de meer recente geschiedenis vindt men er bunkers terug uit WOI. Aangezien 'Dikke Bertha' regelmatig werd afgevuurd vanuit de Koekuit kan men verwachten dat er nog overblijfselen in de bodem zitten van deze tijd.

Twee van de hoeves op het terrein stammen uit de 19<sup>de</sup> eeuw.

### 5) Economisch aspect

Momenteel zijn twee bedrijven geïnteresseerd eventueel geïnteresseerd in het bedrijventerrein. In eerste instantie de firma Vanheede uit Geluwe. Eerdere berichten gingen over het herlokaliseren van hun kantoren, in het huidige rapport is geen verwijzing meer naar kantoren. Deze firma is een ophaler en verwerker van afval dat al dan niet recycleerbaar is. Men doet oa aan bodemsaneringen. Een twee firma is ... (terug op te zoeken)



## MILIEU-AKTIE GROEP MENEN vzw

Hogeweg 116 – 8930 Menen

0476 865 054 – 056 49 42 10

[www.mag-menen.be](http://www.mag-menen.be)

[mag.menen@telenet.be](mailto:mag.menen@telenet.be)

### 6) Gezondheidseffecten.

Door de onvolledigheid van het dossier (welke bedrijven komen er juist, wat gaan ze er doen, ... ?) is het niet mogelijk een totaalbeeld te schetsen van deze effecten. Wel kunnen we een beeld geven van deze effecten, afgaande op een minimalistisch model, dus met de gegevens die we hebben.

Gevaren voor de gezondheid van de omwonenden zijn dan ook het verkeer op dit moment.

Statistisch gezien verliest elke Vlaming zo'n 18 maanden van z'n leven door de vervuiling met fijn stof. Onze streek is een van de zwarte vlekken op dit gebied. Vorige jaar werd de fijnstofnorm 55 keer overschreden op de dichtstbijzijnde meetpost, waar men een tolerantie heeft van 35 overschrijdingen per jaar. Dit komt erop neer dat er minstens één keer per week een fijnstofpiek is. De mortaliteit bij zuigelingen neemt met 11% toe bij fijnstofpieken.

In industriegebieden en steden komt astma meer voor dan op het platteland, dat is mogelijk een gevolg van de luchtverontreiniging door het verkeer (publicatie vlaamse overheid).

Verkeer is voor 60% verantwoordelijk voor de uitstoot van fijn stof, met name oudere motoren zijn hierin de boosdoener. Als we dan zien dat ongeveer 30% van de Belgische vrachtwagens nog een motor type 0 heeft (moderne vrachtwagens zitten aan type 5) en dat roetfilters allesbehalve ingeburgerd zijn kunnen we niet anders dan concluderen dat de toename van het verkeer die te verwachten is een grote invloed zal hebben op de kwaliteit van de lucht in de bewoonde kernen.

Diverse VOS hebben ook een negatieve impact doordat ze ozon en smog kunnen

vormen bij de juiste weersomstandigheden.

Een bijkomend nadelig effect van meer verkeer is de geluidsdruk, in de wijk vlakbij het gebied zou er een geluidsdruk van 54dB komen. Als men dat vergelijkt met de normen die gelden in landelijke gebieden, waar de geluidsnorm overdag 40dB is kunnen we stellen dat het gedaan is met de rust.

Geluid is moeilijk te duiden op schrift, bij een fuif of dergelijke mag het niveau de 90dB niet overschrijden, een niveau van 54 is te vergelijken met een wasmachine of pianospel.

### 7) Voorlopige conclusies

Menen-West is geen eindpunt, men spreekt over het aantal hectare men nodig heeft tijdens de periode 2007-2012. Ook hierna wil men nieuwe gebieden aansnijden, de gebieden die nu zijn afgevallen zijn gedeeltelijk bestemd als uitbreiding op langere termijn, we denken dan aan Grensland-Noord, Menen-Noord-West.

Menen-West is derhalve de ideale instappoort om een volledige westelijk-noordelijke omsluiting met industrie te bekomen.

Het type activiteit is vaag uitgewerkt en niet éénduidig, in het midden van het terrein zou er ruimte komen om in de hoogte te stapelen (Vanheede?).

Er is even sprake van vier windmolens, maar eigenlijk heeft men die piste reeds verlaten, er is namelijk geen studie uitgevoerd naar overdrukgebieden voor deze toestellen.