

# de leie en haar problemen

In onderstaand artikel worden de functies van de Leie als scheepvaartweg, waterbron en waterafvoerkanaal en de problemen die daaromtrent gesteld worden, besproken.

## De scheepvaart

### 1. Evolutie, oriëntatie en aard

De scheepvaart op de Leie heeft in het laatste decennium een grote expansie gekend. Van 1953 tot 1963 vermeerde zij van 1.224.372 ton tot 2.821.968 ton, hetzij van index 100 tot 230,5. Dit is procentueel belangrijker dan de verhoging van het goederenverkeer op het geheel van de Belgische waterwegen (47 miljoen ton of index 100 in 1953 en 65 miljoen ton of index 138 in 1963). Ook de verhoging van de Belgische industriële produktie (index 100 in 1953 en index 153,6 in 1963) is veel minder belangrijk. Vooral de scheepvaart van en naar Frankrijk is sterk toegenomen nl. van 203.867 ton in 1953 (index 100) tot 1.425.809 ton in 1963 (index 699). Voorlopige statistische cijfers wijzen uit dat in 1964 het goederenverkeer op de Leie nog 4,4 % is toegenomen ten opzichte van 1963 en 5,9 % aan de grens.

In 1963 beliep de grensoverschrijdende tonnemaat 50 % van het totaal vervoer op de Leie. De overschietende 50 % was hoofdzakelijk bestemd voor het kanaal van Roeselare (27 % of 757.294 ton), de instellingen langs de Leie (10 %), het kanaal van Bossuit (7 %) en de haven van Kortrijk (6 %).

Een analyse van de statistische cijfers van 1962 wijst uit dat, in de sectie Sint-Eloois-Vijve-Deinze, op een totale tonnemaat van 2.705.716 ton de vervoerde goederen, opgesteld in orde van belangrijkheid, zijn : granen en voedingswaren (43 %), bouwmaterialen (18 %), vaste brandstoffen (11 %), bewerkte metalen (6,8 %), vloeibare brandstoffen (2,9 %), ertsen en metaalschroot (2,7 %), grondstoffen van de keramieknijverheid (2,2 %), scheikundige stoffen (2 %), diversen.

Granen waren herkomstig van Antwerpen (710.771 ton), Rotterdam (206.785 ton) en Frankrijk (121.586 ton). Laatstgenoemde zijn voor Antwerpen bestemd, de overige vooral voor het kanaal van Roeselare en voor Frankrijk. Bouwstoffen kwamen uit Nederland (292.674 ton) en Gent (167.691 ton) met bestemming naar het kanaal van Roeselare, de steden en gemeenten langs de Leie en Frankrijk. Vaste brandstoffen kwamen uit Frankrijk (125.234 ton), Duitsland (67.249 ton) en Limburg (31.376 ton) met bestemming naar het kanaal van Roeselare en de steden en gemeenten langs de Leie. Bewerkte metalen waren bestemd voor of herkomstig van Zwevegem. Respectievelijk 38 en 13 % van het goederenverkeer was afkomstig van of bestemd voor de havens van Antwerpen en Gent.

### 2. Noodzakelijkheid van verbeteringswerken voor de scheepvaart

Schepen van het 300 ton type bevaren de Leie, tussen Deinze en Kortrijk met een diepgang van 2,10 m (overeenstemmende max. lading : 308 ton) en tussen Kortrijk en de Franse grens met 2 m (= 290 ton). Op het kanaal van Roeselare varen dezelfde schepen insgelijks met 2,10 m, doch op het kanaal van Bossuit slechts met 1,80 m (= 254 ton).

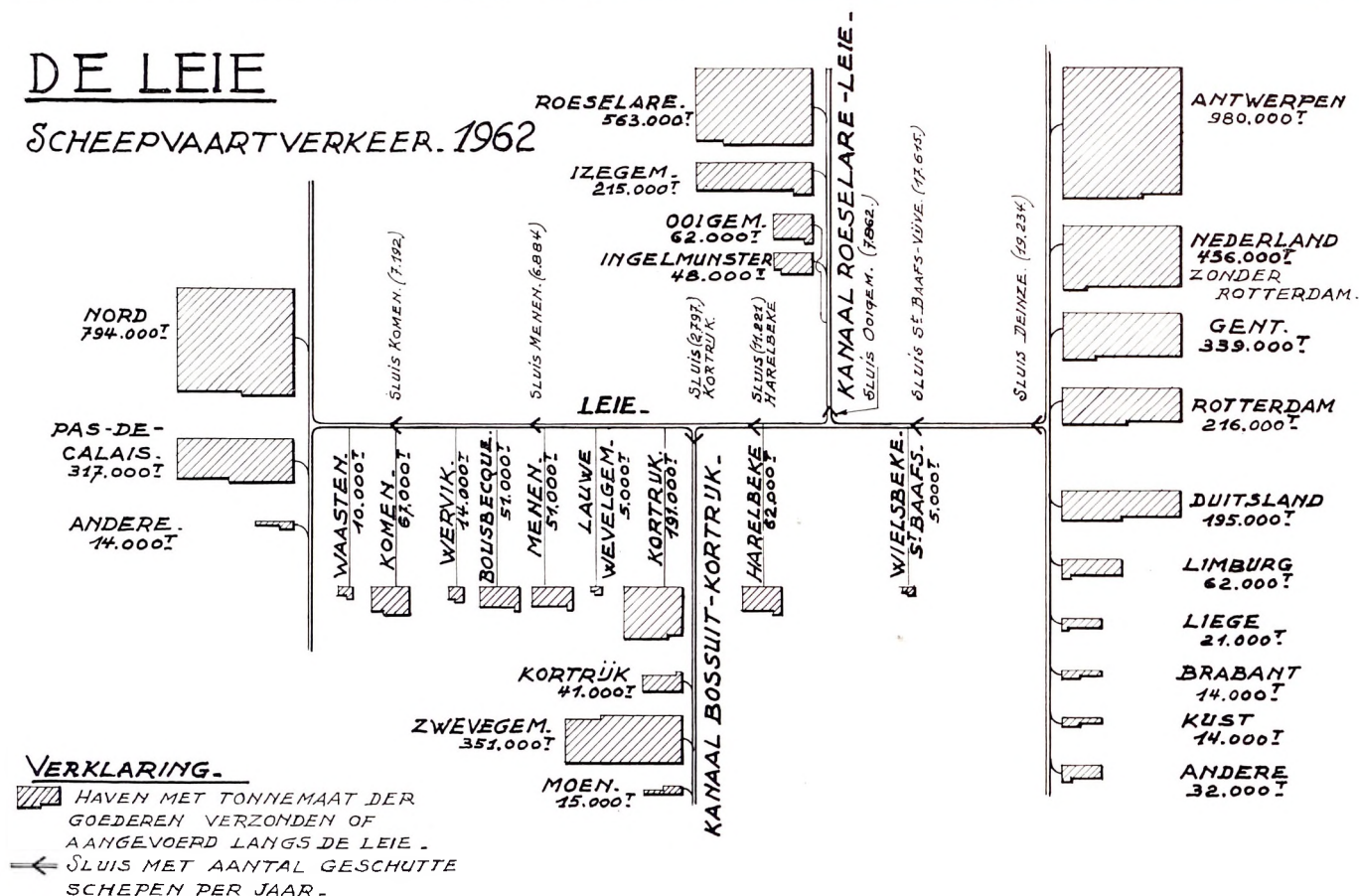
De Leie en de bijbehorende kanalen zijn geen moderne transportwegen : de doorsneden zijn te klein, de waterdiepten te gering, het Leietracé te bochtig. De sluizen zijn op één na oud en bieden slechts plaats aan een enkel 300 ton schip.

Twee problemen beginnen scherp gesteld te worden.

Het verzadigingspunt van zekere sluizen is bereikt. Te Sint-Eloois-Vijve bereikte in 1963 het daggemiddelde der geschutte schepen het cijfer 51, terwijl punten voorkwamen van 90 schepen per dag. Sedert 7 januari 1965 is het Noordervak van de Ringvaart rond Gent in dienst genomen. De opstoppen die zich vroeger bij zekere Gentse sluizen voordeden, verplaatsen zich

# DE LEIE

SCHEEPVAARTVERKEER. 1962



nu naar Deinze op de afleidingsvaart van de Leie, naar Sint-Eloois-Vijve en, in mindere mate, naar de sluizen van Harelbeke en Ooigem.

Daarnaast is er op de Leie het probleem van de herstelling van de oeverafkalvingen. Vroeger werd in de Leie geroot en de boordeigenaars versterkten de oevers met paaltjes, planken en stenen. Sedert 1943 is het roten in de Leie verboden en de boordeigenaars onderhouden de oevers niet meer. Daarbij motoriseert de binnenvloot zeer snel. Meer en zwaardere motoren worden ingezet en grotere snelheden ontwikkeld. Het aanleggen van een oeverversterking over beide oevers van de Belgische Leie wordt minstens op 700 miljoen frank geschat. Een dergelijke uitgave kan slechts gedaan worden in het kader van algemene verbeteringswerken aan de rivier. De uitgevoerde oeverversterkingen mogen inderdaad niet het risico lopen bij latere verbredingswerken te moeten worden afgebroken.

De verbetering van de Leie en de kanalen van Roeselare en Bossuit is, tot nu toe, in geen wettelijk programma voorzien. Nochtans heeft het Bestuur van Bruggen en Wegen een verbeteringsontwerp opgemaakt voor elke waterweg met het oog op het bewaren van bouwvrije zones.

Onteiningsplannen, opgemaakt binnen het kader van deze ontwerpen werden reeds ministerieel goedgekeurd o.a. voor de uitbreiding van de havens van Roeselare (over 2,1 km) en Izegem (over 1,1 km), voor de verbetering van de Leie te Menen met het oog op het aanleggen van een wegomleiding Menen-Halluin met internationaal douanekantoor en voor de verbetering van het kanaal van Bossuit voor 1350 ton schepen.

De moderniseringswerken aan de Leie tussen Ooigem en Deinze worden op 350 miljoen F geraamd, deze tussen Ooigem en Kortrijk op 250 miljoen F en deze

van Kortrijk tot de Franse grens op 700 miljoen F. De verbeteringswerken aan het kanaal van Roeselare zouden 450 miljoen F en deze aan het kanaal van Bossuit 1.200 miljoen F kosten. Geleidelijke, nuttige verbeteringen zijn trouwens mogelijk binnen dit groot programma. Het afschaffen van de sluis te Deinze met het bouwen van een grote sluis te Sint-Eloois-Vijve, zou de opstoppen van de scheepvaart te Deinze en te Sint-Eloois-Vijve opheffen. Dit werk zou het verdiepen van 0,80 m van het pand Sint-Eloois-Vijve - Deinze ten gevolge hebben met betere afvoermogelijkheden voor Gaverbeek en Mandel. De toestand bij hoogwater in het Roeselaarse en Izegemse ware daardoor gunstig beïnvloed. Een ander nuttig werk binnen het groot programma ware het herbouwen en automatiseren van de stuwsuis te Harelbeke, in dienst sedert 1867.

In Frankrijk is de verbetering van de Leie nog in geen Plan vastgelegd. Een Frans-Belgische Commissie zal zich nochtans bezighouden met de problemen in verband met een verbetering van de gemeenschappelijke Leie tussen Armentières en Menen.

### 3. Korte vergelijking van de Leie met de E3-weg

De Leie vormt met haar bijrivier de Deûle en met de Zeeschelde de E3 te water. We vergelijken hieronder de scheepvaart op de Leie met het wegverkeer op de huidige E3 en gebruiken daartoe de gegevens verschaft door Dr A. Dewaele in zijn artikel 'De rol van het wegvervoer in de Vlaamse economie' <sup>1</sup>. Alle cijfers hebben betrekking op 1962.

De werkelijke lading per camion, op de E3-weg, was gemiddeld 4,65 ton voor alle camions en 7,57 ton voor de geladen alleen. Op de Leie was gemiddeld de lading per schip 129 ton voor alle schepen en 222 ton voor de geladen schepen alleen, d.i. 28 à 29 maal groter dan op de baan.

De benuttingsgraad van de geladen schepen was 72 % en van de geladen voertuigen 77 à 78 %. Gebrek aan diepte van de rivier beperkt de volledige benutting van het schip.

Het percentage ledige vaartuigen beliep 42 %. Het percentage ledige camions 28 % (beroepsvervoer) tot 39,8 % (eigen vervoer). Voor de waterweg is de ongunstige toestand te wijten aan het kanaal van Roeselare waar de schepen alleen lossen en ledig afvaren.

De enquête op de E3-weg gaf een gemiddelde afstand voor alle voertuigen van 115 km. Voor het schip op de Leie was de gemiddelde afstand 161 km (gemeten langs de weg om de vergelijking mogelijk te maken),



*Overstroomde Leie*

nl. 152 km voor de graangewassen, 180 km voor de bouwstoffen, 156 km voor de vaste brandstoffen en 170 km voor de bewerkte metalen.

In het grensoverschrijdende verkeer op de E3 waren slechts 36,6 % van het totaal der voertuigen van Belgische, 53,2 % waren van Nederlandse en 7,4 % van Franse nationaliteit. Op de Leie waren 84 % van de schepen van Belgische en 13 % van Nederlandse nationaliteit.

Op het totaal der ladingen vond men :

| Aard van het goed                | E3     | Leie   |
|----------------------------------|--------|--------|
| Vloeibare brandstoffen           | 12,3 ‰ | 2,6 ‰  |
| Bouwmaterialen                   | 11,2 ‰ | 18,0 ‰ |
| Veevoerders                      | 9,2 ‰  |        |
| Granen en landbouwprodukten      |        | 43,0 ‰ |
| Voedingswaren                    | 18,7 ‰ |        |
| Textielgrondstoffen en produkten | 12,9 ‰ |        |
| Vaste brandstoffen               |        | 11,2 ‰ |
| Bewerkte metalen                 |        | 6,8 ‰  |

Het geschatte goederendebiet op de E3 beliep 4,5 miljoen ton. Hier kon niet uitgemaakt worden voor welke sectie deze berekening werd gedaan. Voor de Leie was het goederendebiet, in de sectie Ooigem-Deinze, 2.705.716 ton. Neemt men aan dat deze cijfers betrekking hebben op dezelfde sectie, dan was het verkeer op de E3 ongeveer 1,75 maal dit langs de Leie.

De moderniseringswerken van de E3, tussen de Franse grens en Zevegem bij Gent, moeten minstens op 70 miljoen F per km geschat worden tegenover 20 miljoen F per km voor de Leie. De verhouding is hier 3,5.

<sup>1</sup> A. Dewaele, De rol van het wegvervoer in de Vlaamse economie, E.R.V. Mededelingen, nr 2, 1962.



*Waterbezoedeling*

Indien alleen het goederenverkeer in acht genomen wordt, zou de moderniseringsinspanning moeten gaan naar de waterweg. Weg en waterweg zijn echter complementair en moeten samen ontwikkelen. De weg heeft ook nog een andere functie dan de economische. Doch ook de waterweg heeft andere functies, die vooral ervaren worden bij watertekort of watersnood. Daarover handelt het volgende hoofdstuk.

## Het waterprobleem

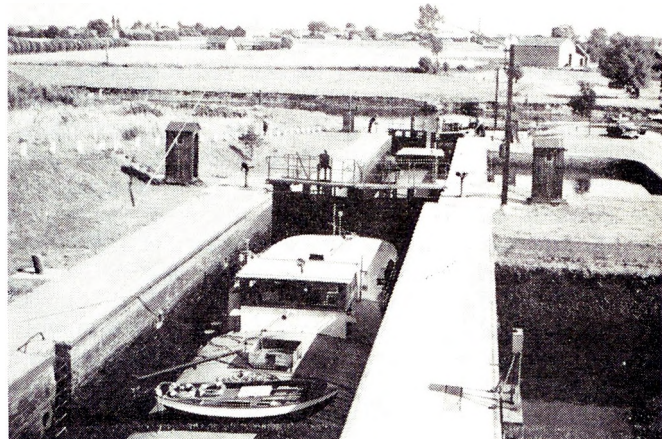
### 1. De Leie als waterbron

Het hydrografisch bekken van de Leie heeft een oppervlakte van 3.675 km<sup>2</sup>, waarvan 2.796 km<sup>2</sup> of 3/4 in Frankrijk en slechts 879 km<sup>2</sup> of 1/4 in België. Het Leiedebiet is dus hoofdzakelijk water dat uit Frankrijk toevloeit. Het varieert te Sint-Eloois-Vijve van 1 tot 160 m<sup>3</sup> per sec.

Dit debiet wordt gebruikt door 154 nijverheden langs de Leie en 45 langs het kanaal van Roeselare. Tevens dient het voor de voeding van het kanaal van Roeselare en — samen met het Scheldewater — van het kanaal Gent-Brugge-Oostende, de Ringvaart, het kanaal van Terneuzen, Brugge-Zeebrugge, Plassendale-Nieuwpoort en de kanalen van het IJzerbekken. De exploitatie van deze kanalen vergt, naar schatting, 9 m<sup>3</sup> per sec., terwijl hetzelfde gemoderniseerde complex in de toekomst 16,5 m<sup>3</sup> per sec. zal eisen.

De Leie zou ook de Zeeschelde moeten voeden. Ieder druppel water onttrokken aan de Zeeschelde betekent een korrel zand neergelegd in deze arm.

Welnu wegens bezoedeling van de Leie wordt haar water, wanneer het debiet beneden 10 m<sup>3</sup> per sec. daalt, langs het afleidingskanaal naar zee gevoerd, in plaats



*Sluizen te Ooigem*

van in de normale voedingscyclus van de kanalen en de Zeeschelde te worden ingeschakeld.

De Leiewaters zijn bezoedeld wanneer ze België binnenvloeiën, vooral door de Deûle, die de afvalwaters opneemt van de Rijselse agglomeratie.

In Frankrijk wordt thans te Marquette een zuiveringsstation voor 750.000 inwoners gebouwd, voor deze agglomeratie. Een eerste deel (250.000 inwoners) komt binnen twee jaar klaar. De andere delen moeten zonder onderbreking op het eerste volgen. Thans zijn reeds alle moerriolen, ter waarde van 300 miljoen BF, gebouwd. Nadien zal ook een zuiveringsstation voor de streek van Armentières worden opgericht.

In België heeft de kaderwet van 11 maart 1950, op de bescherming van de wateren tegen verontreiniging, het terrein bepaald voor de ontwikkeling van een actie van het Departement van Volksgezondheid. In uitvoering van deze wet bepalen koninklijke besluiten de voorwaarden voor het lozen van de afvalwaters van de fabrieken.

Tot nog toe werd voor de zuivering van de afvalwaters van de vlasroterijen, bijzonder belangrijk voor de Leiestreek, geen koninklijk besluit getroffen. De studie, die daartoe nodig is, verkeert nog in het stadium van de proeven.

Ook het koninklijk besluit dat, volgens dezelfde kaderwet, vereist is om de werken voor te schrijven nodig om de waterverontreiniging van de gemeenteriolen te voorkomen, is nog niet verschenen. Zekere steden en gemeenten in de Leiestreek hebben een algemeen rioleringsplan opgemaakt, waarin het zuiveringsstation zijn plaats heeft. Dergelijke plannen worden stuksgewijze uitgevoerd, doch alleen voor wat betreft het uitbreiden van de rioleringsnetten. Het probleem van de waterzuivering van de gemeenteriolen zal waarschijnlijk intercommunaal worden opgelost.

De zuivering van de afvalwaters is een probleem dat een dringende oplossing vergt. De behoefte aan zuiver water kan slechts aangroeien in de tijd. Ook het vormen van een waterreserve zal tenslotte een noodzakelijkheid worden. Dergelijke reserve kan op de Leie en kanalen, wegens de beperkte hoogte onder de bruggen, slechts bekomen worden door uitdieping van het bed en verlaging van stuw- en sluisdrempels. Doch dergelijke werken zijn slechts uitvoerbaar in het kader van algemene verbeteringswerken.

Een uitdieping van een rivier, die een vast debiet afvoert en een kleine watersnelheid heeft op bepaalde tijdstippen, moet echter matig blijven, op gevaar af dat de overdiepten aanslijken. De eventuele waterreserve in een gemoderniseerde Leie met bijbehorende kanalen van Roeselare en Bossuit kan slechts van de grootteorde van 1 miljoen m<sup>3</sup> zijn.

## 2. De Leie als waterafvoerkanaal

In de loop van de jaren werd de Leievallei herhaaldelijk geteisterd door overstromingen, die belangrijke schade hebben aangericht. We vermelden de vloed van 1841, 1861, dec. 1872, dec. 1880, nov. 1894, mei 1925, jan. 1926, febr. 1937, maart 1947 en jan. 1965.

Na de vloed van 1841 werd beslist de stuwen van Komen, Menen, Harelbeke en Sint-Eloois-Vijve te herbouwen. Dit gebeurde respectievelijk in 1870, 1883, 1867 en 1864. De stuw van Komen werd echter verbreed in 1925, Menen werd herbouwd in 1919-1923 en Sint-Eloois-Vijve in 1946-1951. Alleen de stuw Harelbeke bestaat nog zoals ze werd opgevat honderd jaar geleden, naar de resultaten van de vloed van 1841.

De zwaarste vloed is deze van 1894. Het water bereikte dan het peil (12,50) te Kortrijk tegenover (12,26) in 1880, (11,91) in mei 1925, (11,96) in jan. 1926, (11,85) in 1947 en (11,88) in 1965. Na 1894 werden werken uitgevoerd nl. rechtekkingen, verbetering van de doortochten van Menen, Kortrijk (de nieuwe Leie werd gegraven), Harelbeke en vergroting van de brugopeningen. Het peil van 1894 werd dan ook nooit meer bereikt.

De vloed van 1925 bracht veel schade aan de vlas-industrie, terwijl in 1926 vooral Gent werd getroffen. De werken die inderdaad stelselmatig werden uitgevoerd aan de Leie, na 1894, hadden de toestand opwaarts Gent wel verbeterd, doch te Gent zelf verslecht. Daarom werd gezocht naar een oplossing om deze stad in het vervolg te vrijwaren. Deze oplossing is sedert enkele jaren in uitvoering. Ze bestaat in het graven rond Gent van 'de Ringvaart' die de waters van Leie en Bovenschelde beter moet afvoeren naar de kanalen Gent-Brugge en Terneuzen en naar de Zeeschelde.

De volledige indienststelling van de nieuwe vaart wordt in 1967 verwacht.

Wellicht wordt het nu tijd geleidelijk de Leie opwaarts Gent terug aan te passen aan een toestand die geëvolueerd heeft sedert 1841-1894-1925. Het hydrografisch bekken van de Leie, inbegrepen het Franse Noorden, wordt meer en meer bebouwd en gerioleerd. Daardoor komen de waters sneller naar de Leie toe en de vloed krijgen er een plots karakter. De stuwen te Komen, Menen en Harelbeke, die nog uitgerust zijn met balken, die elk met twee kettingen moeten worden bovengehaald, onder een zeer snelle stroom, zijn zeker niet meer aangepast om de plots optredende vloedgolven door te laten. Deze toestand is vooral hinderend te Harelbeke. De stuw is er kleiner dan de opwaarts gelegen stuwen terwijl haar bewerking de waterstand regelt in agglomeraties zoals Menen en Kortrijk, die voortdurend in belang toenemen. Vereiste ware dus dat de stuw van Harelbeke zou worden gemoderniseerd bv. zoals deze van Armentières of Sint-Eloois-Vijve, waar de schuiven electrisch en automatisch, zonder menselijk ingrijpen, op elk ogenblik van dag en nacht werken.

Weliswaar zou het herbouwen van de stuwen niet volstaan om overstromingen te vermijden... Nieuwe rechtekkingen en verruiming van het Leiebed zijn insgelijks nodig, dezelfde trouwens die terzelfdertijd een gemakkelijker scheepvaart zouden bevorderen. Ook de kanalen van Roeselare en Bossuit zouden kunnen, mits aangepaste kunstwerken, ingeschakeld worden voor het afvoeren van de vloedwaters respectievelijk van de Mandel en de zijbeken van de Gaverbeek. Veel zou aldus kunnen ingewonnen worden op het huidig overstromingsveld van de Leie en bijrivieren.

## Besluit

Uit dit alles kan besloten worden dat de scheepvaart, de vorming van een beperkte waterreserve in de Leie, de kanalen van Roeselare en Bossuit alsook een vluggere waterafvoer bij vloed zouden gediend worden door het moderniseren van de stuwsluizen op de Leie, het rechtekken en uitdiepen van deze waterloop en het moderniseren van de bijbehorende kanalen.

Deze werken zouden de economie van de Leiestreek bevorderen. Het is buiten twijfel dat zekere industriën zich niet wensen te vestigen, terwijl anderen ertegen opzien om hun bedrijf nog verder uit te breiden en te moderniseren langs waterwegen, die 19e eeuws zijn in opvatting en waarvan de verbetering niet in het verschiep ligt. En dit terwijl omgevende waterwegen in België en in het Franse Noorden, vanaf 1968, zullen aangepast zijn voor een 1.350 ton scheepvaart.