



CHARTER VAN DE REGIO VOOR HET KANAAL ROESELARE-LEIE

HET KANAAL ALS MOTOR EN
PERSPECTIEF VOOR DE REGIO

HET KANAAL EN DE REGIO | GEDEELDE AMBITIES | EEN PARTICIPATIEF GEBIEDSPROGRAMMA

KANAAL
ROESELARE-LEIE

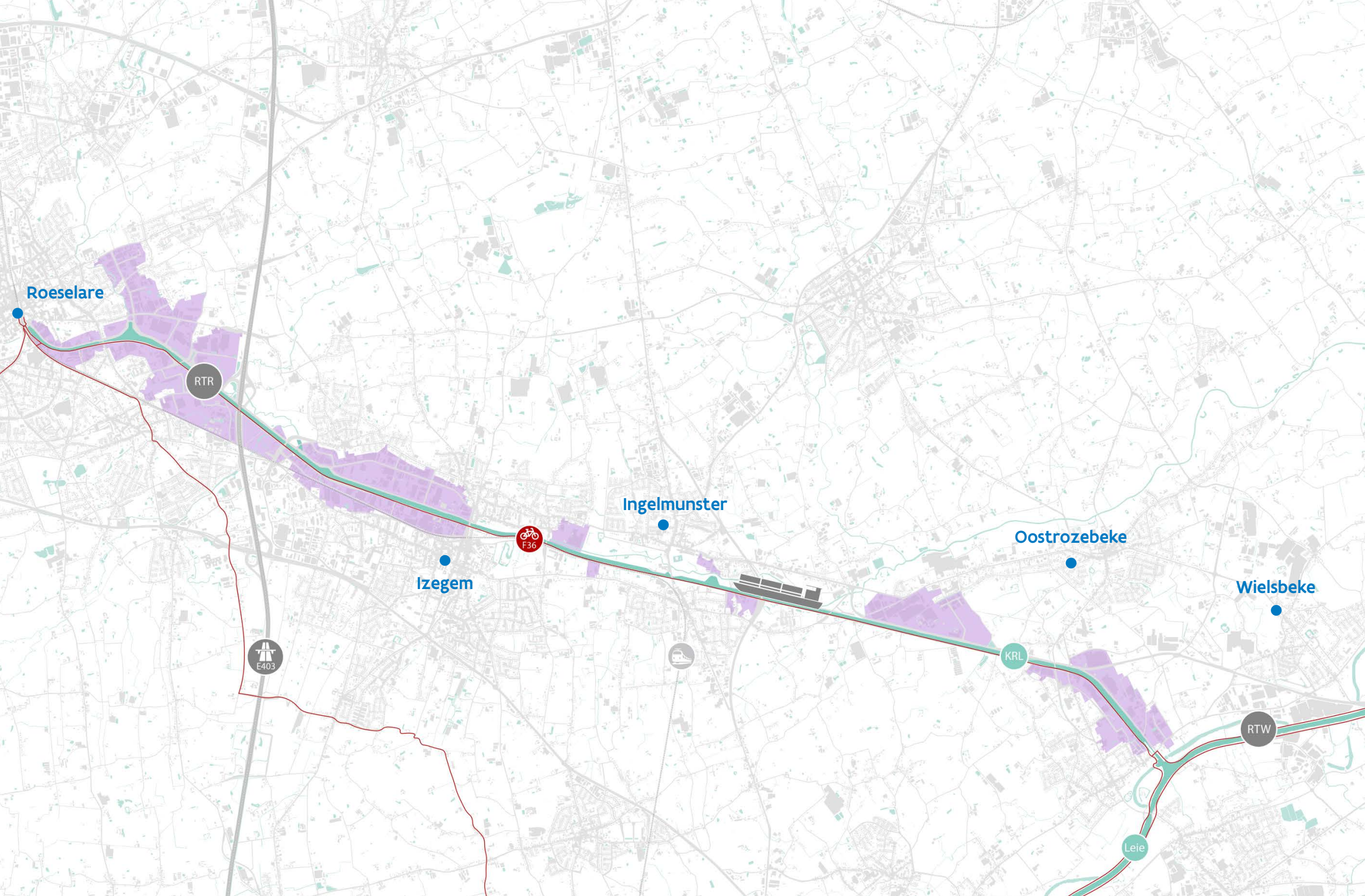


/ CHARTER VAN DE REGIO VOOR HET KANAAL ROESELARE-LEIE

KANAAL ROESELARE-LEIE
GEBIEDSPROGRAMMA

Datum van publicatie november 2023
Publicatienummer D/2023/12.546/27





Roeselare

RTR

Izegem

F36

Ingelmunster

E403

KRL

Oostrozebeke

Wielsbeke

RTW

Leie

/ INHOUD

I.	Het Charter – Het kanaal Roeselare-Leie als perspectief voor de regio.	6
II.	Het Charter – Een momentum voor de regio rond het kanaal Roeselare-Leie met gedeelde ambities geconcretiseerd in een gebiedsprogramma	10
1.	EEN MOMENTUM ...	10
1.1.	Het kanaal als schakel in het Seine Schelde verhaal	
1.2.	De opwaardering van het kanaal	
1.3.	Het momentum	
2.	... VOOR DE REGIO	17
2.1.	Het kanaal Roeselare-Leie als regionaal perspectief	
2.2.	Het kanaal als hefboom voor de transitie-uitdagingen van de regio Duurzaamheid & klimaatrobustheid	
2.3.	Met een actieve rol van de regiopartners	
3.	... ROND HET KANAAL ROESELARE-LEIE	18
4.	... MET GEDEELDE AMBITIES	24
4.1.	Het kanaal als economische-infrastructurele ruggengraat voor de brede regio	
4.2.	Ontsloten door een duurzaam multimodaal (inter)regionaal en lokaal mobiliteitsnetwerk	
4.3.	Het kanaal Roeselare-Leie als integraal watersysteem, kwantitatief en kwalitatieve voor een geïntegreerde gebiedswerking	
4.4.	Het industriële kanaal Roeselare-Leie en de Mandel als dragers van de identiteit en beleving van de regio	
4.5.	Het kanaal Roeselare-Leie als regioperspectief voor de energietransitie	
5.	... GECONCRETISEERD IN EEN GEBIEDSPROGRAMMA	36

HET CHARTER - HET KANAAL ROESELARE- LEIE ALS PERSPECTIEF VOOR DE REGIO

Op 18 mei 2021 bracht Vlaams minister Lydia Peeters een bezoek aan de River Terminal Roeselare en bij uitbreiding aan de kanaalzone Roeselare-Leie.

Sinds dit bezoek hebben de regiopartners, verenigd in de Taskforce Kanaalzone gezamenlijk een traject afgelegd dat eind 2023 zal resulteren in een Charter of gebiedsprogramma voor de kanaalzone.

HET KANAAL ROESELARE-LEIE EN DE KANAALZONE

De opwaardering van het kanaal Roeselare-Leie is een belangrijke schakel in het overkoepelend project Seine Schelde. Met de Leiewerken bevindt het kanaal Roeselare-Leie zich in het hart van Seine Schelde Vlaanderen, tussen het Seinebekken in het zuiden en het Scheldebekken en de Vlaamse en Nederlandse havens in het noorden.

Het kanaal is een economisch zeer belangrijke infrastructuur van Vlaamse en regionale dimensie. Bijna 4000 schepen per jaar varen het kanaal op (d.w.z. 8000 heen- en terugreizen) met een vracht van 4 miljoen ton. De belangrijkste goederentypes zijn diverse soorten van granen, plantaardige olie, brandstoffen en bouwgrondstoffen.

Het kanaal Roeselare-Leie vormt de as van een economisch cluster van een vijftigtal industriële en logistieke bedrijven. Deze bedrijven zijn onmiddellijk naast het kanaal gelegen en hangen van de binnenvaart af voor de aanvoer van grondstoffen en, in mindere mate, de afvoer van afgewerkte producten.

Het doorkruist het logistieke en industriële hart van West-Vlaanderen. Met aansluiting op de Leie, die de poort vormt naar het Schelde- en Seinebekken, heeft het kanaal dus veel potentieel om de binnenvaart in Vlaanderen en Europa te versterken.

De opwaardering van het kanaal is echter meer dan een louter nautisch-infrastructureel project. De opwaardering van het kanaal Roeselare-Leie is cruciaal voor het behoud van bedrijvigheid en tewerkstelling in de ganse regio, maar ook voor het verduurzamen van het vrachtvervoer en van de industrie in de regio. Daarnaast brengt het project tal van koppelkansen voor de regio met zich mee.

Het vraagt verknoopt en verbonden te worden met de lokale en regionale projecten en initiatieven. Er werd dan ook een co-creatief en integraal gebiedsprogramma uitgewerkt.

Precies omwille van het zeer divers georganiseerde en beheerde gebied, waar meerdere ontwikkelingen en belangen samenkomen, is samenwerking van besturen en partners essentieel.

DE TASKFORCE ALS MOTOR VAN EEN GEÏNTEGREERDE GEBIEDSWERKING

In mei 2021 werd de Taskforce opgericht die is samengesteld uit de volgende regiopartners:

- De Vlaamse Waterweg;
- Provincie West-Vlaanderen;
- POM West-Vlaanderen;
- West-Vlaamse Intercommunale (WVI);
- Voka - Kamer van Koophandel West-Vlaanderen;
- De 5 kanaalgemeenten: Roeselare, Izegem, Ingelmunster, Oostrozebeke en Wielsbeke. Gebundeld in de werking van DVV Midwest vertegenwoordigen zij de volledige regio Midwest.

De Taskforce, onder het co-voorzitterschap van De Vlaamse Waterweg en van de Provincie West-Vlaanderen, zorgt voor het begeleiden en sturen van het globale project van de opwaardering van het kanaal. De Taskforce heeft als doel om samen met de belangrijkste stakeholders en kanaalgemeenten een gezamenlijke aanpak te borgen, en om vertrekkend vanuit het economisch belang van het kanaal:

- een gedetailleerd geïntegreerd gebiedsprogramma voor de opwaardering van het kanaal Roeselare-Leie te realiseren;
- inhoudelijk en financieel door middel van samenwerking een meerwaarde te creëren voor alle omwonenden, gebruikers van het kanaal en betrokken actoren in de kanaalzone als geheel;

- ervoor te zorgen dat betrokken actoren goed geïnformeerd zijn én er het nodige draagvlak wordt gegenereerd voor de opwaardering van de kanaalzone;
- te zoeken naar voldoende financieringsmogelijkheden bij tal van partners;
- voor de hinder tijdens de werkzaamheden voor alle gebruikers van het kanaal en omgeving in samenwerking oplossingen te zoeken.

De werking van de Taskforce werd inhoudelijke gevoed door verschillende werkgroepen. Deze werkgroepen zochten afstemming tussen het opwaarderingproject van De Vlaamse Waterweg, de verschillende gerelateerde thema's en stakeholders. Thema's van de werkgroepen waren:

- Binnenvaart;
- Economie & mobiliteit;
- Watersysteem;
- Energie;
- Natuur en beleving.

De verkenning in de diepte gaf inzichten in de systemische verbondenheid van de verschillende agenda's van de regiopartners als basis voor het Charter.



DE OPWAARDERING VAN HET KANAAL ALS PERSPECTIEF VOOR EEN TOEKOMSTBESTENDIGE REGIO

Motor van de gebiedsvisie is de infrastructurele opwaardering van het kanaal Roeselare-Leie om het klaar te maken voor de uitdagingen van de toekomst en om binnenvaart met grotere en zwaarder geladen schepen mogelijk te maken. Dit vergt het aanpassen van de infrastructuur door:

1. De verruiming van het gabarit en de verdieping van het kanaal;
2. Het vergroten van de capaciteit van de sluis van Ooigem;
3. De aanpassing van de verhoging van de bruggen voor het garanderen van de noodzakelijke vrije doorvaarhoogte en -breedte;
4. De noodzakelijke aanpassingen aan oeververdedigingen, kaaimuren en sifons.

Deze aanpassingen van de kanaalinfrastructuur vorm(d)en de aanleiding om geïntegreerd over de noden en de uitdagingen van de regio na te denken en het resultaat van deze reflectie te bundelen in een gebiedsprogramma: het Charter voor de kanaalzone.

HET CHARTER VOOR DE KANAALZONE

Dit Charter bundelt de gedeelde visie en ambities van alle regiopartners. Elke regiopartner onderschrijft via 5 krachtlijnen de noodzaak van de opwaardering van het kanaal Roeselare-Leie. Het Charter expliciteert de relatie met de noden van de regio en de verschillende visies, plannen en projecten.

De krachtlijnen zijn de geconsolideerde en integrale visie voor de regio, namelijk:

1. Het kanaal Roeselare-Leie als economische en infrastructurele ruggengraat voor de regio;
2. Ontsloten door een duurzaam multimodaal (inter)regionaal en lokaal mobiliteitsnetwerk;
3. Met een integraal en robuust watersysteem als drager voor een geïntegreerde gebiedswerking en schakel in het water en -ecosysteem;
4. Als drager voor de verduurzaming van de regio: klimaat(adaptatie en mitigatie) en energietransitie.
5. Als drager van identiteit en beleving van de regio.

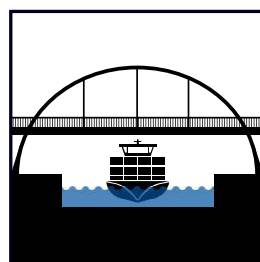
Dit gebiedsprogramma is geconcretiseerd in een gebiedsplan, het overzicht van de lopende visies, plannen en projecten en hun potenties om koppelkansen te vormen rond de opwaardering van het kanaal Roeselare-Leie.



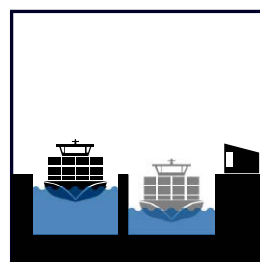
EEN MOMENTUM ...

1.1. HET KANAAL ALS SCHAKEL IN HET SEINE SCHELDE VERHAAL

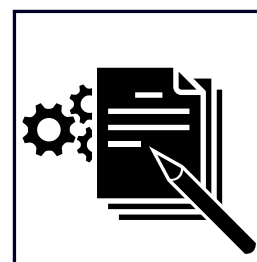
De opwaardering van het kanaal Roeselare-Leie is een belangrijk deel van het overkoepelend project Seine-Schelde. Dit project beoogt de realisatie van een moderne waterwegverbinding op toekomstbestendig, groot gabarit (CEMT-klasse Vb) tussen het Seinebekken in het zuiden en het Scheldebekken en de Vlaamse en Nederlandse havens in het noorden.



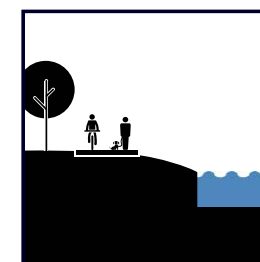
Bruggen
€ 20 miljoen



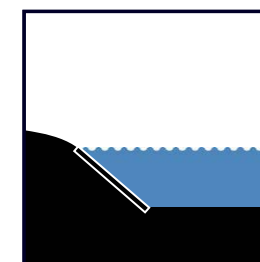
Sluiscomplex Ooigem
€ 50 miljoen



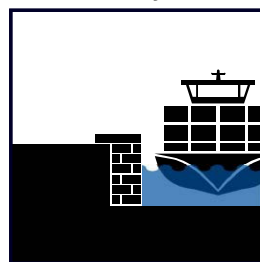
Projectmanagement +
Studies € 25 miljoen



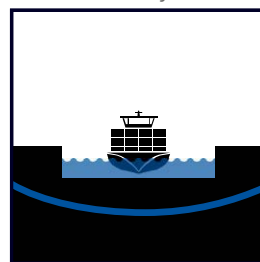
Randinfrastructuur
€ 20 miljoen



Oeververdediging
(10km) € 20 miljoen



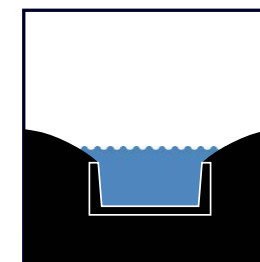
Kaaimuren (13km)
€ 130 miljoen



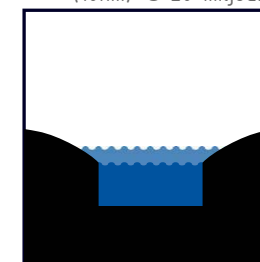
Sifons
€ 25 miljoen



Baggerwerken
€ 5 miljoen



Technisch profiel (9km)
€ 50 miljoen



Waterbeheersing
€ 30 miljoen

De Leiewerken en de opwaardering van het kanaal Roeselare-Leie bevinden zich in het hart van 'Seine-Schelde Vlaanderen'. Het Seine-Scheldeproject past op haar beurt binnen het Europees beleid om het Europese transportnetwerk te verbeteren, het zogenaamde TEN-T beleid en gelijknamig programma. TENT-T focust zich op het wegnemen van de voornaamste bottlenecks in het netwerk en op het verbeteren van bestaande verbindingen.

Het programma ondersteunt verschillende projecten die een belangrijke rol spelen in het Europese netwerk van goederen en personen.

Gezien de opwaardering van het kanaal Roeselare-Leie een aanzienlijke investering vergt binnen het globale Seine-Schelde programma (kosten in 2023 geraamd op 375 miljoen euro kan voor de realisatie ervan ook beroep gedaan worden op de EU-subsidies van de Connecting Europe Facility (CEF). Dit CEF-programma ondersteunt lidstaten bij het financieren van grote infrastructuurwerken die van strategisch belang zijn voor transportnetwerken.

Er wordt naar gestreefd om de ganse opwaardering van het kanaal Roeselare-Leie te hebben afgewerkt binnen een termijn van 15 jaar, zijnde de 2 eerstvolgende Europese subsidieperiodes (CEF2: 2021-2027 en CEF3: 2028-2034).

1.2. DE OPWAARDERING VAN HET KANAAL

Het kanaal Roeselare-Leie, met een lengte van 16,5km is een zijkanaal van de Leie en fungeert voor de beroepsvaart vandaag als een groot insteekdok voor scheepvaart van CEMT-klasse IV (schepen met lengte 86m en breedte 9.6m).

Het kanaal strekt zich uit over het grondgebied van de gemeenten Roeselare, Izegem, Ingelmunster, Oostrozebeke en Wielsbeke (met deelgemeente Ooigem). Het kanaal is economisch een erg belangrijke infrastructuur van een regionale dimensie met een jaarlijks transportvolume van 4 miljoen ton en het doorkruist het logistieke en industriële hart van West-Vlaanderen. Met aansluiting op de Leie, die de poort vormt naar het Schelde- en Seinebekken, heeft het kanaal dus veel potentieel om de binnenvaart in Vlaanderen en Europa te versterken.

De daling van het aantal schepen door de overstap naar grotere schepen schetst de nood. Ondanks de daling is er immers een toename aan vervoerd volume. Grotere klasse Va schepen vinden immers hun weg op het kanaal en daar is het kanaal op vandaag echter onvoldoende aan aangepast waardoor ontgronding en schade aan kaaimuren ontstaat door de boeggolven.

Het kanaal is ook een belangrijke ruimtelijke structuur die de ordening en het fysische systeem van de regio sterk bepaalt. Het is een artificiële 'waterbak' die invloed heeft op het lokale watersysteem. Met andere woorden, het kanaal speelt een belangrijke rol in de waterhuishouding van de regio en in het bijzonder het stroomgebied van de Mandel.

Daarnaast bepaalt het kanaal het ruimtelijke gebruik van de steden en gemeenten die het doorkruist. Zowel wat wonen als wat bedrijvigheid betreft, heeft het kanaal in de anderhalve eeuw van zijn bestaan de ruimtelijke configuratie van de regio bepaald. Talrijke bedrijventerreinen en solitaire bedrijven zijn ingeplant langs het kanaal, al

dan niet verweven met stedelijke weefsel (dorpskernen, woonwijken, enz.) en natuurgebied.

Het kanaal is echter aan renovatie en opwaardering toe, niet in het minst om het huidige gebruik te verzekeren. Dringende herstelwerken zijn vereist aan kaaimuren, oeververdedigingen, bruggen en sifons.

Een algehele modernisering, die verder reikt dan het louter herstel van bestaande structuren, moet de economische functie van het kanaal versterken, alsook een antwoord bieden voor de toekomstige uitdagingen van de regio. De verdere opwaardering maakt het kanaal en de regio klaar voor de noden van de toekomst.

Concreet betekent dit een volwaardige opwaardering van het kanaal tot klasse Va, waarbij, naast de nautisch-infrastructurele ingrepen, zoals het aanpassen van de bruggen of het verdiepen van het kanaal, ook nagegaan wordt in welke mate deze werken als hefboom kunnen dienen voor de regio. Bijvoorbeeld door het realiseren van veilige fietsverbindingen, een verbeterde waterbeheersing, de versterking van de natuurlijke omgeving van het kanaal en door bij te dragen aan het klimaatrobuust maken van de activiteiten op en rond het kanaal.



1.3. HET MOMENTUM

Alle partners in de Taskforce brachten de voorbije jaren hun ideeën, visies, plannen en projecten in het participatieve traject rond het kanaal Roeselare-Leie. Deze veelheid aan initiatieven samen met de dringende noodzaak om aan het kanaal te werken, illustreert en onderstreept dit momentum, namelijk het samenkomen van:

- De opwaardering van het kanaal Roeselare Leie door De Vlaamse Waterweg;
- Het flankerend beleid van de Provincie West-Vlaanderen, onderdeel van het kanaalreglement;
- De projecten en visie van de steden, gemeenten en de Provincie.

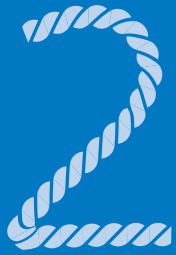
Dit momentum voor de regiopartners is tevens een basis om uit te reiken naar en verder af te stemmen op de initiatieven van andere partners in Vlaanderen en de regio, zoals de VMM, VLM, AWV, MOW, Aquafin, enz.

PROJECTPLAN ALS HEFBOOM EN KOMPAS

Het vliegwiel van de toekomstige interventies is de nood aan een infrastructurele opwaardering van het kanaal. Waar de kaaimuren, oevers, bruggen, aanliggende wegen en watersystemen aangepakt worden, wordt dit gedaan met het oog op het realiseren van een gedragen gebiedsprogramma.

De ingrepen gaan hand in hand met bijvoorbeeld het moderniseren van de overslaginfrastructuur, het faciliteren van een modal shift, het creëren van verkeersveiligere fietsverbindingen, de beheersing van wateroverlast, het versterken van de ecologische verbindingen en het hermeanderen en/of opleggen van de Mandel, het verduurzamen van de energievoorziening, enz.

Met een participatieve aanpak zal het opgebouwde draagvlak verdergezet worden en zullen de projecten van De Vlaamse Waterweg op een volwaardige manier afgestemd en/of geïntegreerd worden met projecten of lopende processen van de verschillende betrokken actoren in de regio. Dit zijn koppelkansen waarop zal worden ingespeeld.



... VOOR DE REGIO

2.1. HET KANAAL ROESELARE-LEIE ALS REGIONAAL PERSPECTIEF

De grote verwevenheid van de kanaalzone met de ruimere stedelijke en landelijke omgeving, en de hieruit voortvloeiende dynamiek met verschillende potenties en uitdagingen, vergt een geïntegreerde benadering van de opwaardering van het kanaal.

Samenwerking en draagvlak vormen de basis voor de opwaardering van het kanaal Roeselare-Leie. De opwaardering van het kanaal is meer dan een louter nautisch-infrastructureel project, maar vraagt als ruimtelijk-maatschappelijk project verknoopt en verbonden te worden met lokale en regionale projecten en initiatieven. Er werd een co-creatief en integraal gebiedsprogramma uitgewerkt.

Precies omwille van het zeer divers georganiseerde en beheerde gebied, waar meerdere ontwikkelingen en belangen samenkomen, is de samenwerking van besturen en partners essentieel. Een overkoepelende visie, geconcretiseerd in complementaire of gekoppelde processen, steunt op meerdere eigenaars en vergt sturing en regie.

De samenwerking beoogt om vanuit een ruim regionaal perspectief vorm te geven aan de toekomstbestendige kanaalzone. De toekomst van het kanaal is sterk verweven met een aantal regionale en regio-overschrijdende visies, plannen of investeringsprogramma's, zoals o.a.:

- Het economische masterplan 2020-2025 en de economische vernieuwingsvisie 'The Next Midwest';
- De Grote Versnelling is een ambitieuze samenwerking tussen overheden, bedrijven en maatschappelijke actoren om de functionele fietsverplaatsingen omhoog te krijgen;
- Bovenlokaal, Vlaams en Europees integraal waterbeleid zoals de Blue Deal, het strategisch plan 2020-2025 van de Dienstverlenende Vereniging (DVV) Midwest en verschillende natuur- en klimaatplannen;
- Doelstellingen van de VMM voor elke waterloop met betrekking tot het reduceren van de vuilvracht, zo ook voor het kanaal Roeselare-Leie;
- Lokale stadsvernieuwingsprojecten en klimaatplannen.

2.2. HET KANAAL ALS HEFBOOM VOOR DE TRANSITIE-UITDAGINGEN VAN DE REGIO | DUURZAAMHEID & KLIMAATROBUUSTHEID

De binnenvaart is duurzaam, betrouwbaar, economisch competitief en is in volle groei. Het biedt een oplossing voor het toenemende filedruk op onze wegen, een sterke schakel in de weg naar klimaatmitigatie en duurzame logistieke vervoerstromen.

Investeren in de opwaardering van het kanaal Roeselare-Leie is echter meer dan investeren in betere infrastructuur: het is een hefboom voor bredere noodzakelijke duurzame ontwikkelingen en transitie in de kanaalzone.

Om tegemoet te komen aan zowel de huidige als toekomstige maatschappelijke uitdagingen, wordt de opwaardering van het kanaal mee ingezet voor het creëren van een klimaat-robuste regio. De duurzame ontwikkelingsdoelstellingen (Sustainable Development Goals - Verenigde Naties 2015) zijn een leidraad.

Een geïntegreerde opwaardering van het kanaal Roeselare-Leie levert een toegevoegde waarde aan verschillende van deze duurzaamheidsdoelstellingen. Deze zijn op het schema hierlangs weergegeven.



DE DOELSTELLINGEN

SDG 3 | Goede gezondheid en welzijn: verzeker een goede gezondheid en promoot welzijn voor alle leeftijden o.a. inzetten op goede leefbaarheid in en beleving van de kanaalzone.

SDG 6 | Schoon water en sanitair: verzeker toegang tot duurzaam beheer van water en sanitatie voor iedereen o.a. duurzaam waterbeheer en inzetten op waterkwaliteit.

SDG 7 | Betaalbare en duurzame energie: verzeker toegang tot betaalbare, betrouwbare, duurzame en moderne energie voor iedereen o.a. inzetten op een groene binnenvaart, duurzame energievormen en energie-efficiënte kunstwerken.

SDG 8 | Eerlijk werk en economische groei: bevorder aanhoudende, inclusieve en duurzame economische groei, volledige en productieve tewerkstelling en waardig werk voor iedereen o.a. verder faciliteren en stimuleren van watergebonden bedrijvigheid langs het kanaal.

SDG 9 | Industrie, innovatie en infrastructuur: bouw veerkrachtige infrastructuur, bevorder inclusieve en duurzame industrialisering en stimuleer innovatie o.a. investeren in moderne overslaginfrastructuur en innovatieve technieken voor de scheepvaart.

SDG 11 | Duurzame steden en gemeenschappen: maak steden en menselijke nederzettingen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam o.a. initiatieven voor stadsvernieuwing en groenblauwe dooradering.

SDG 13 | Klimaatactie: neem dringende actie om klimaatverandering en haar impact te bestrijden o.a. investeren in klimaat-adaptieve en klimaat-mitigerende maatregelen.

SDG 14 | Leven in het water: behoud en maak duurzaam gebruik van oceanen, zeeën en maritieme hulpbronnen o.a. verbeteren van de waterkwaliteit en initiatieven voor het versterken van de ecologie.

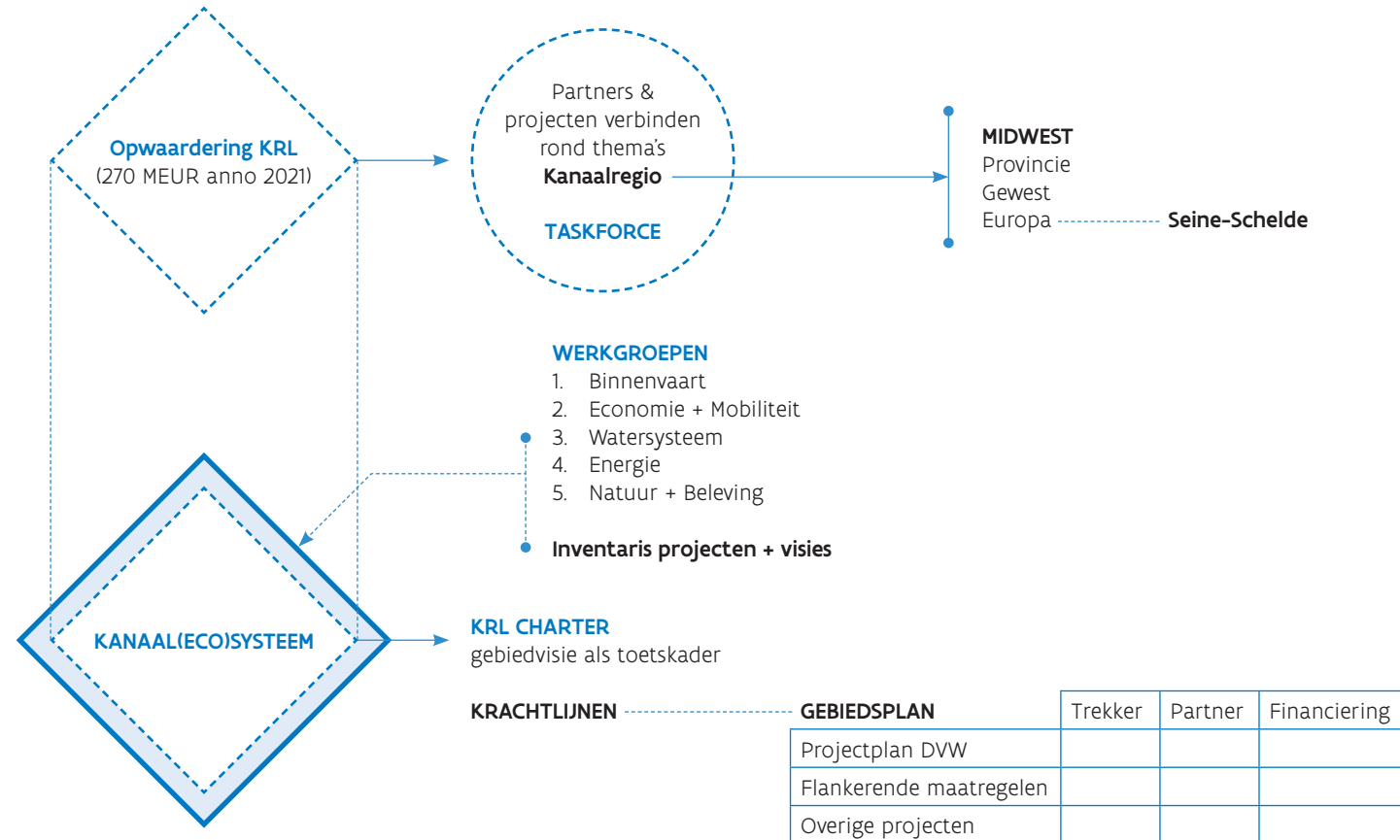
SDG 15 | Leven op het land: bescherm, herstel en bevorder het duurzaam gebruik van ecosystemen op het vasteland, beheer bossen en wouden duurzaam, bestrijd woestijnvorming, stop landdegradatie en draai het terug en roep het verlies aan biodiversiteit een halt toe o.a. beschermen, herstellen en bevorderen van duurzaam gebruik van ecosystemen en maatregelen voor het stimuleren van de biodiversiteit.

SDG 17 | Partnerschap om doelstellingen te bereiken: versterk de implementatiemiddelen en revitaliseer het wereldwijd partnerschap voor duurzame ontwikkeling o.a. performante projectorganisatie en samenwerking met andere stakeholders.

De link wordt gelegd tussen globale doelstellingen en lokale acties. Een voorbeeld van hoe deze globale SDG's kunnen vertaald worden naar lokaal niveau zijn de duurzame beheerprincipes die maximaal ingezet worden bij de opwaardering van het kanaal. Water wordt beschouwd als een kostbare grondstof en er wordt aandacht besteed aan zowel wateroverlast als watertekort binnen een watersysteemstrategie die voldoende toekomst gericht is. Dit resulteert in een klimaat-adaptieve visie op het beheer en gebruik van water. Daarenboven geeft de herinrichting van bepaalde oevers op een natuurvriendelijke manier kansen aan de ontwikkeling van een ecologisch netwerk en de versterking van de aanwezige natuurwaarden.



2.3. MET EEN ACTIEVE ROL VAN DE REGIOPARTNERS



Gezien het geïntegreerd gebiedsprogramma is het belangrijk een zo groot mogelijk draagvlak te creëren en te behouden bij alle stakeholders in de regio. Een voldoende participatieve aanpak en een degelijke communicatie zijn van primordiaal belang.

Hiervoor werd een performante projectorganisatie opgezet, zowel intern binnen de Vlaamse Waterweg als met alle stakeholders binnen de regio. Het opzet van de overlegstructuur bevordert een overlegcultuur en op deze wijze kan de implementatie van de opwaardering tot een goed einde gebracht worden.

TASKFORCE KANAALZONE – CO-CREATIEF WERKEN AAN EEN GEBIEDSVISIE EN -PROGRAMMA

Op 18 mei 2021 bezocht Vlaams minister Lydia Peeters de River Terminal Roeselare en de kanaalzone. Tijdens dit bezoek is het belang van de opwaardering van het kanaal Roeselare-Leie onderschreven.

Er werd in mei 2021 een Taskforce opgericht die is samengesteld uit de volgende partners:

- De Vlaamse Waterweg
- Provincie West-Vlaanderen
- POM West-Vlaanderen
- West-Vlaamse Intercommunale (WVI)
- Voka - Kamer van Koophandel West-Vlaanderen
- de 5 kanaalgemeenten Roeselare, Izegem, Ingelmunster, Oostrozebeke en Wielsbeke. Gebundeld in de werking van DVV Midwest vertegenwoordigen zij de volledige regio Midwest

De Taskforce zorgt voor het begeleiden en sturen van het globale project van de geïntegreerde opwaardering van het kanaal; ze bewaart ook het overzicht en de samenhang. De Taskforce duidt tevens de prioriteiten aan in samenspraak met de partners en bewaakt het tijdsplan.

De Taskforce heeft als doel om samen met de belangrijkste stakeholders en kanaalgemeenten een gezamenlijke aanpak te borgen, en om vertrekkend vanuit het economisch belang van het kanaal:

- een gedetailleerd geïntegreerd gebiedsprogramma voor de opwaardering van het kanaal Roeselare-Leie te realiseren;
- inhoudelijk en financieel door middel van samenwerking een meerwaarde te creëren voor alle omwonenden, gebruikers van het kanaal en betrokken actoren in de kanaalzone als geheel;
- er voor te zorgen dat betrokken actoren goed geïnformeerd zijn én er het nodige draagvlak wordt gegenereerd voor de opwaardering van de kanaalzone;
- te zoeken naar voldoende financieringsmogelijkheden bij tal van partners;
- voor de hinder tijdens de werkzaamheden voor alle gebruikers van het kanaal en omgeving in samenwerking oplossingen te zoeken.

De bijeenkomsten van de Taskforce worden voorbereid door het Dagelijks Bestuur bestaande uit vertegenwoordigers van de Vlaamse Waterweg, de provincie West-Vlaanderen en DVV Midwest en de West-Vlaamse Intercommunale.

Om de verschillende opgaven in kaart te brengen heeft de Taskforce thematische werkgroepen opgericht die van 2021 tot en met 2023 onderzoek verricht en inzichten vergaard heeft rond binnenvaart, mobiliteit & economie, het watersysteem, natuur & beleving, en energie.

Daarnaast volgde de Taskforce de lopende projecten in de regio op, met aandacht voor de open communicatie, bijvoorbeeld tijdens de renovatie van de sluis van Ooigem en de gepaarde vijf weken durende stremming tijdens de zomer van 2023.

Om de werking van de Taskforce te ondersteunen is in het voorjaar van 2023 de kanaalmanager aangesteld. Taak van de kanaalmanager was het consolideren met de regiopartners van de gebiedsvisie in een Charter tegen eind 2023. Om nauw aan te sluiten op de stand van zaken heeft de kanaalmanager de visies, plannen en projecten van de regiopartners met raakvlakken met het kanaal Roeselare-Leie gedetailleerd in kaart gebracht en geactualiseerd.

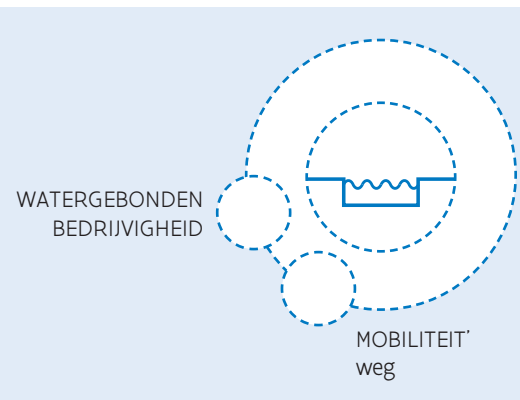


... ROND HET KANAAL ROESELARE-LEIE

Het kanaal Roeselare -Leie heeft sinds zijn ontstaan en ingebruikname in 1872 de identiteit, de economische, sociale en de ruimtelijke configuratie van de regio bepaald. Vandaag is het kanaal niet enkel dé economische levensader, maar definieert het ook de beleving van de regio en bundelt het de talrijke noden en uitdagingen van de regio.

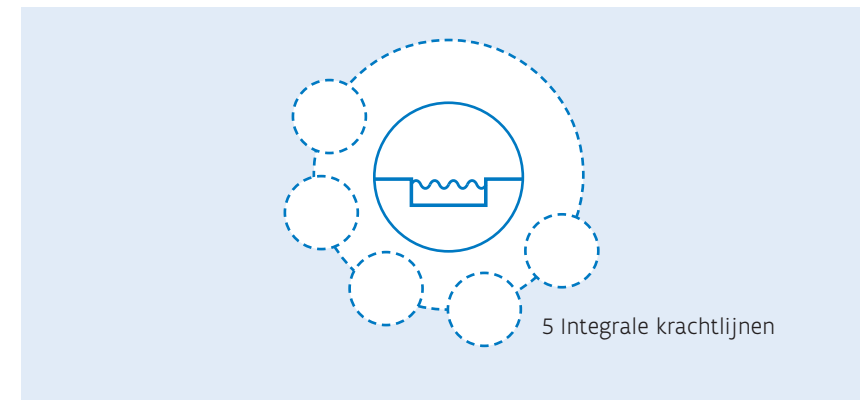
VERLEDEN

Het kanaal heeft de identiteit en de (ruimtelijke) realiteit van de regio bepaald



HEDEN

Het **kanaal(ecosysteem)**: een sterk, functionerend geheel van mobiliteit - bedrijvigheid - waterecologie - (mede)gebruik



TOEKOMST

Transitie-ambitie
◇
Een toekomst**bestendig** en **-vormend** kanaal

VROEGER – DE TOTSTANDKOMING VAN EEN KANAALREGIO

Reeds in de 13de eeuw werd er nagedacht over het bevaarbaar maken en houden van de Mandel. Ook in de eeuwen erna bleef er sprake van het verdiepen, verbreden of rechttrekken van de Mandel. Doordat de Mandel in de zomer dikwijls droog stond en tegelijk ook buiten zijn oevers kon treden door zomerbuien, was een constante scheepvaart niet mogelijk. Maar voor de handel, landbouw en nijverheid was een bevaarbare waterweg net hét betrouwbare en goedkope transportmiddel. In de 16de eeuw was er al scheepvaart op de Mandel.

Het duurde uiteindelijk tot halfweg de 19de eeuw vooraleer men afstapte van het idee om de Mandel te kanaliseren en het idee ontstond om een volledig nieuw kanaal te graven.

In de jaren '40 van de 19de eeuw heerste een crisis in de West-Vlaamse linnensector, waren er mislukte oogstte die leidden tot hongersnood en steeg de werkloosheid.

Hoewel men de aanleg van een volledig nieuw 'landbouwkanaal' zag als dé kans om werkgelegenheid te creëren en overstromingen te voorkomen stootte het project op verzet. De gemeentes konden zelf niet voldoende middelen inleggen en de staat zou zelf te veel moeten betalen.

In de jaren 1850 kende het vervoer over water een grote opgang toen de Schelde en de Leie werden gekanaliseerd ten gevolge van de industriële revolutie. De introductie van de stoommachine zorgde voor de mechanisering van de textielnijverheid en stoommachines deden de vraag naar steenkool sterk stijgen. Een kanaalverbinding zou een belangrijke link vormen in de Belgische kolenroute tussen de Waalse steenkoolbekkens en centraal West-Vlaanderen. Waterwegen waren interessant voor het transport van steenkool aangezien het goedkoper was dan via de weg of het spoor. Daarenboven moest het kanaal verdere ontwikkeling van de industrie, zoals de Izegemse schoenen- en borstelnijverheid, stimuleren door de haven in Roeselare te verbinden met de Leie.

AANLEG VAN HET KANAAL ROESELARE-LEIE

Tussen 1863 en 1871 werd het kanaal Roeselare-Leie gegraven. Het kanaal ligt hoger dan het niveau van de omliggende omgeving waardoor het waterniveau van het kanaal hoger ligt dan het niveau van de Mandel-vallei en zijn beken.

De aanleg ondervond veel tegenstand in Ingelmunster. Het kanaal mocht niet door het kasteelpark lopen en moest een bocht maken rond het park. Het liefst zag men ook geen fabrieksschouwen of schoorstenen aan de oevers. De invloed en macht van de kasteelheren nam echter af in de jaren erna en uiteindelijk werd de bocht weggewerkt tijdens de verbredingen van het kanaal tijdens 1956-1960 en 1973-1974.

Het volledige traject van het kanaal kon op 1 januari 1872 geopend worden. Op 14 januari komt het eerste schip aan in Roeselare, geladen met steenkool.

Het kanaal was aanvankelijk wel moeilijk bruikbaar. Al in hetzelfde jaar van de opening werd het kanaal een aantal maanden gesloten wegens een te lage waterstand. Daarnaast was het kanaal op veel plaatsen onvoldoende breed en waren er te weinig laad- en losplaatsen voorzien.

HET KANAAL IN GEBRUIK

Oorspronkelijk was het kanaal aangelegd voor de aanvoer van steenkool, maar er werd ook veel graan verscheept. De scheepvaart nam snel toe en meer dan de helft van de aangevoerde producten was bestemd voor de haven van Roeselare.

In 1957 werd een moderniseringsprogramma voor de belangrijkste waterwegen in België goedgekeurd. Deze waterwegen zouden aangepast worden aan de Europese norm voor schepen en zo tegemoet komen aan de grote vraag naar transport over water. Initieel maakte de Leie en het kanaal Roeselare-Leie geen deel uit van dit programma. Maar na de rampzalige overstromingen in 1965 en 1966 besliste men om de Leie, en meteen ook het kanaal, te moderniseren. Indien enkel de Leie, en niet het kanaal zou verbeterd worden, zou het economische voordeel van de verbeteringswerken aan de Leie voor de regio beperkt blijven. Het grootste deel van de watergebonden industrie van Zuid-West-Vlaanderen bevond zich immers langs het kanaal Roeselare-Leie. Op vandaag is deze watergebonden industrie nog steeds aanwezig en in volle groei. De moderniseringswerken startten in 1967 en duurden 13 jaar. Het kanaal werd verbreed en alle ophaalbruggen werden vervangen door vaste bruggen.

In 1973 werd de nieuwe sluis in Ooigem in gebruik genomen. Deze maakte het mogelijk voor schepen om ruim 7 meter hoogteverschil tussen de waterstand in de Leie en het kanaal te overbruggen. Deze werken moesten ook een einde maken aan het probleem van de geregeld terugkerende overstromingen tussen Roeselare en Izegem waarbij ganse woonwijken overstromden bij hevige regenval omwille van een te trage afvoer van de Mandel. Het kanaal moest dus een belangrijke schakel worden in de waterafvoer van de Mandel via sifoneren inkokeren en overstorten.



HET KANAAL IN CIJFERS

↓ 2,8m

diepgang

↗ 45-60m

↙ breedte

16,5km →

lengte

📍 603 ha

403 ha 🏭

🚢 Leie 40%

+4M 🛒 TON

VANDAAG

MOTOR VAN DE (ECONOMISCHE) REGIO

Het kanaal Roeselare-Leie heeft doorheen de jaren een grote invloed gehad op de concentratie van bedrijvigheid in de regio. Meer dan 40% van het vrachtvervoer op de erg drukbevaren Leie komt van of gaat naar het kanaal Roeselare-Leie. Met jaarlijkse overslagcijfers van 4 miljoen ton is het één van de meest intensief gebruikte kanalen van Vlaanderen. De belangrijkste goederentypes zijn diverse soorten granen, plantaardige olie, brandstoffen en bouwgrondstoffen.

In de kanaalzone zijn er meer dan 600 ha aan bedrijventerreinen, waarvan meer dan 400 ha direct watergebonden zijn en binnen de 300m van het kanaal liggen. Er zijn meer dan 5 terreinen met een oppervlakte van meer dan 50 ha (Roeselare Haven Noord, Mandeldal Noord en Mandeldal Zuid te Izegem, Gouden Appel te Oostrozebeke en Vaarhoek te Wielsbeke). Het kanaal is vandaag direct verbonden met een economische cluster van zo'n 50 industriële en logistieke bedrijven en heeft meer dan 7km aan kaaimuren. Tal van bedrijven, waaronder enkele Europese topbedrijven zoals Maselis, Soubry, ForFarmers, Unilin, Knaf, Cargill, Vandemoortele, enz. in de streek zijn rechtstreeks afhankelijk van bevoorrading via het kanaal Roeselare-Leie. Zo structureert het kanaal op heel sterke wijze de economische omgeving.

De goederenstromen die vooral via het kanaal het gebied binnenkomen impliceren evenwel ook veel goederenstromen over de weg. Dit bestaat uit doorvoer van de inkomende grond- en brandstoffen en de uitvoer van verwerkte goederen. Samen met het omvangrijke dagelijkse woon-werkverkeer van de ongeveer 5.400 werknemers in deze zone geeft dit een grote druk op het wegennet.

Vanaf de jaren tachtig van de vorige eeuw zijn ruime bedrijventerreinen bijkomend verankerd zowel langs het kanaal als op het hoofd-wegen- en ringwegennetwerk.

Waar in de eerste industriële golf het kanaal en de spoorweg de economische ruimte organiseerden heeft later het autowegennet dit sterk overgenomen. De noord-zuid as Brugge - Kortrijk is een belangrijke as in dit wegennet. Twee van de vijf gemeentes in de kanaalzone, Roeselare en Ingelmunster, bevinden zich op die as. Door-gangsfunctie en erfontsluiting zijn over de jaren heen met elkaar in conflict gekomen. De vrij recente aanleg van de Expressweg (N382) als ontsluiting voor het vrachtverkeer naar het hoger wegennet is voor een gedeelte tegemoet gekomen aan de problematiek.

HET KANAAL IN DE VALLEI

De Mandelvallei vormt een belangrijke en natuurlijke structurerende component en verklaart vooral de historische ontwikkeling van de regio. Het kanaal situeert zich voor een groot gedeelte in deze Mandelvallei. Enkel het stuk tussen Oostrozebeke en de Leie deel behoort tot de Leievallei.

Beide rivieren en hun valleien vormen twee belangrijke dragers van het ecologisch systeem in de regio.

De Mandel is een zijrivier van de Leie. Vanaf haar oorsprong tot Roeselare heeft de Mandel een verval van 15 meter over een verloop van 10 kilometer. De breedte van de Mandelvallei bedraagt 500 tot 700 meter.

Bij het verbreden van het kanaal werden grote delen van de Mandel ingekokerd en delen van de vallei opgespoten. Ook de loop van de rivier is rechtgetrokken waardoor afgesneden meanders zijn ontstaan.

Door de toenemende industriële activiteiten verdwenen de ecologische elementen in het kanaalgebied naar de achtergrond en kon de Mandelvallei niet meer als één geheel beschouwd worden. De natuurlijke structuur is verdrongen door lijninfrastructuur (kanaal en wegen) en de daaraan gekoppelde functies (wonen en industrie) zijn tegenwoordig nog nauwelijks leesbaar. Waar de vallei vroeger de ruggengraat van de ontwikkeling in de regio vormde, is dat vandaag niet langer het geval.

RUIMTELIJKE FRAGMENTATIE

Op het grondgebied van Roeselare, Izegem en Ingelmunster ligt het kanaal ingebed in een sterk verstedelijkt gebied waar enkel nog fragmenten van het vroegere Mandellandschap terug te vinden zijn. De oorspronkelijke landschappelijke structuur, bestaande uit verschillende nederzettingen en grote open ruimtes, is verdwenen door lintbebouwing, verspreide bebouwing en bedrijvigheid. Door de diverse harde functies die zich langs het kanaal hebben gevestigd, zijn op bepaalde locaties de zachte functies naar de achtergrond verdrongen.

Hoewel het kanaal een duidelijk structurerend element is in de weidse omgeving, vormde dit veelal de achterzijde van de 'ontwikkeling' en niet echt de ruggengraat van de verstedelijking die zich aan beide zijden van het kanaal uitstrekt. Het landschap lijkt vandaag grotendeels dichtgebouwd. Het resultaat van de voortschrijdende verstedelijking is dat vooral op het grondgebied Roeselare, Izegem en Ingelmunster het kanaal ingebed ligt in een verstedelijkte omgeving, waar wonen en industrie elkaar afwisselen.

Het gebied ter hoogte van de A17/E403 is één van de weinige open ruimtes langs het kanaal tussen Roeselare en Izegem. De Robeek, die afwatert in de Mandel, vormt een verbindend element tussen de Mandelvallei en het natuurgebied Rhodesgoed dat als stadsbos fungeert. Het Rhodesgoed bestaat uit 34 ha bossen en 6 ha aan weilanden en moerassen. Het grootste overblijvende natuurgebied in de Mandelvallei is het natuurreservaat 'de Mandelhoek' in Ingelmunster. Het reservaat is 7 ha groot en is grotendeels niet toegankelijk omwille van ecologische redenen. Het is eigendom van De Vlaamse Waterweg en wordt beheerd door Natuurpunt. Een tweede stukje natuur ligt ten oosten van de Mandelhoek, met name het kasteelpark van Ingelmunster. De oorsprong van dit omwijd kasteel gaat terug tot in de 11de eeuw. Het kasteelpark is privé domein, doch geopend voor publiek op bepaalde tijdstippen, en vormt een bosrijk gebied van ruim 4 ha.

Tussen Ingelmunster en de Leie is het landschap meer open met een hoogproductieve landbouw en (soms zeer) grote solitaire bedrijfsvestigingen. In Oostrozebeke vormt de Mandelvallei vandaag wel nog een groen lint van graslanden, bomenrijen, poelen en kleine bosjes. Daarnaast vormt de Leie, met de restanten van de oude Leie, een belangrijk natuurlijk element. Ter hoogte van de sluis in Ooigem en de monding van het kanaal Roeselare-Leie in de Leie, situeren zich de Oude Leiearm en het Ooigembos, beide biologisch zeer waardevol gebied en met een relatief rijke fauna en flora.

De meeste overgebleven natuurgebieden situeren zich ten noorden van het kanaal gezien de oorspronkelijke ligging van de Mandel. Ten zuiden van het kanaal is natuur eerder schaars. In Izegem is het grootste stuk overgebleven natuur terug te vinden ter hoogte van het kasteelpark 'Het Blauwhuis'. Het ruim 11ha grote park is samen met het neoclassicistisch kasteel met omwalling een beschermd stadsgezicht dat vrij toegankelijk is voor het ruime publiek. Naast het parkgebied is er een landbouwgebied met een hoeve en een beekdalgrasland. Ter hoogte van Oostrozebeke biedt de open ruimte ten zuiden van het kanaal nog een kijk op het achterliggend (landbouw) landschap.

MORGEN

In de toekomst kan het kanaal opnieuw een ruimtelijk structurerende rol spelen en de functie als economische motor van de regio Midwest verder uitbouwen. Het kanaal kan niet langer losstaand gezien worden. De verschillende interacties met de omgeving nopen tot een globale visie. Daarbij is het de ambitie dat het kanaal niet langer de achterzijde van de verstedelijking vormt, maar een dragende as en verbindende structuur wordt waar nieuwe kwaliteiten aan het verstedelijkt gebied kunnen toegevoegd worden.

Maar het kanaal is méér dan een economische hotspot, het is vanuit vele invalshoeken een hefboom voor de transformatie van de gehele kanaalzone in een klimaatrobuuste regio. Het kanaal draagt en raakt immers veel functies: transport, bedrijvigheid, wonen, recreatie, natuur, waterhuishouding. Deze functies zijn allen in een bepaalde mate gerelateerd/schatplichtig aan het kanaal. Aanpassingen aan het kanaal kunnen effecten hebben op deze functies, positief of negatief.

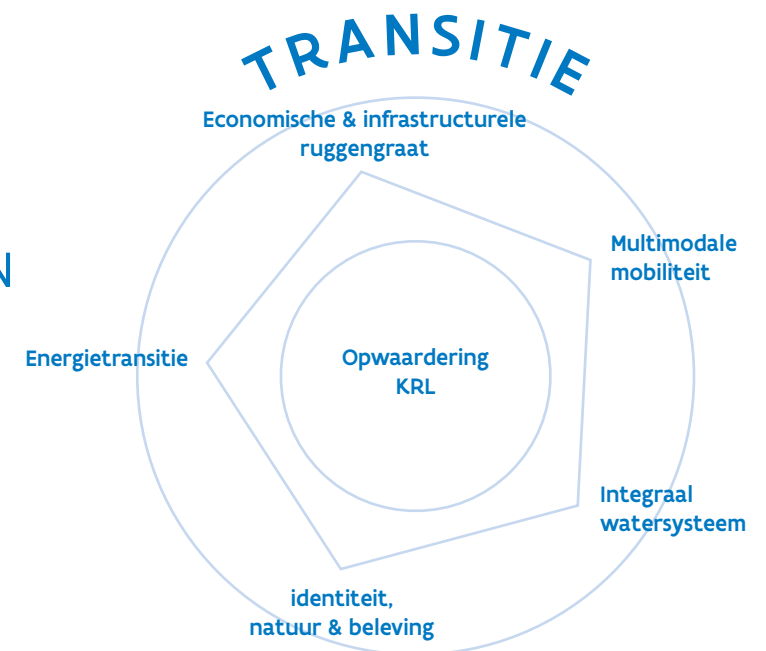
Veranderingen kunnen ook anticipatief gekoppeld worden en in samenhang uitgedacht worden met deze functies. Zo kan de opwaardering van het kanaal meerwaarde genereren in de omgeving, schept ze nieuwe mogelijkheden en ondersteunt ze ontwikkelingen. Een vormende kracht kan hierbij uitgaan van de landschappelijke verschijningsvorm, de landschappelijke figuur van het kanaal die samenhang en identiteit biedt, waarden creëert op recreatief, ecologisch en residentieel vlak. Verbinding zoeken met de omgeving opent ook een bredere kijk, weg van het lineaire perspectief maar met vista's op dwarse verbanden (open ruimte corridors, fietsnetwerken, bedrijventerreinen in tweede en derde lijn ten opzichte van het kanaal,...).

4

... MET GEDEELDE AMBITIES

HET KANAAL VERKNOOPT
UITEENLOPENDE
KWALITEITEN EN OPGAVEN
(SYSTEEMVRAAGSTUKKEN) VAN
DE REGIO

De gedeelde ambities van de regio rond het kanaal Roeselare-Leie worden vertaald in 5 integrale krachtlijnen. Zij geven de essentie weer van de agenda rond de opwaardering van het kanaal waarbij de koppelkansen rond deze agenda en hoofdpunten door de regiopartners worden onderschreven.





HANEKOP



4.1. HET KANAAL ALS ECONOMISCHE-INFRASTRUCTURELE RUGGENGRAAT VOOR DE BREDE REGIO

Het kanaal Roeselare-Leie is al sinds zijn inwerkingtreding de economische motor voor de regio: als kolenkanaal, als landbouwkanaal en vanzelfsprekend als structuur voor transport en overslag. Deze verschillende rollen worden vandaag en voor de toekomst herschreven met een specifieke rol van het kanaal voor het huidige en toekomstige economische functioneren met bijkomende aantrekkingskracht.

Het kanaal Roeselare-Leie bedient veel watergebonden bedrijven. Het transportvolume van de binnenvaart op het kanaal ligt vandaag op 4 miljoen ton per jaar. Er is met andere woorden nood en ruimte voor de optimalisatie van het unieke potentieel gronden watergebonden bedrijvigheid.

Met de realisatie van de River Terminals (met de verwachte aanzienlijke toename in trafiek) en de opwaardering van de kaaien zal het kanaal zijn rol niet enkel vervullen voor de eerste lijn gebonden bedrijvigheid, maar ook de tweede en derde lijn gebonden bedrijvigheid en het daarmee verbonden economische systeem. Het kanaal is niet enkel van wezenlijk belang voor de onmiddellijke omgeving, maar heeft een groot belang voor de economische (industriële) competitiviteit van de regio.

Gezien het economisch belang van de kanaalzone voor de regio in West-Vlaanderen, en als onderdeel van het groter Seine-Schelde netwerk is het van essentieel belang de economische en logistieke competitiviteit te ondersteunen en verder uit te bouwen.

Heel wat bedrijven die langs het kanaal gelegen zijn, zijn (vandaag) toch niet of slechts beperkt watergebonden. Bovendien hebben een aantal verderaf gelegen bedrijven wellicht potentie en mogelijks zelfs nood om gebruik te maken van het water in hun bedrijfsvoering. Bijkomend blijven de meeste retourvrachten vooralsnog leeg waardoor een heel potentieel onbenut blijft.

In dezelfde lijn kan de opwaardering de economische en logistieke kracht en competitiviteit van het kanaal versterken binnen het in uitbouw zijnde Seine Schelde netwerk.

Dit vraagt een performante infrastructuur.

De infrastructuur is immers sterk verouderd. Het kanaal Roeselare-Leie heeft sinds de jaren '70 geen grote nieuwe investeringen meer gekend en de bestaande infrastructuur is sterk aangetast geraakt. Het gaat hier zowel over de kanaalinfrastructuur zelf (oeververdedigingen, sluis, bruggen sifons, ...) als de erop aanwezige overslaginfrastructuur (kaaimuren,...). Deze hebben zwaar te lijden onder het steeds intensievere gebruik van het kanaal alsook door een toenemende belasting van alsmaar grotere en krachtigere schepen.

De performantie van de infrastructuur wordt geconcretiseerd in een aantal specifieke opwaarderingsvraagstukken.

Variaties in de diepgang: met op sommige plaatsen vrij grote ontgrondingen (vooral ter hoogte van de kaaimuren) door de grotere

boegschroeven op grotere schepen met meer laadvermogen en grotere hoofdpropellers en op andere plaatsen een onvoldoende diepgang voor het volwaardige gebruik door klasse Va-scheepvaart. Dit is vooral het geval ter hoogte van de Kop van de Vaart. De Kop van de Vaart alleen vormt economisch gezien een zeer belangrijke cluster in de regio waar ongeveer 25% van de totale kanaaltrafiek op het kanaal Roeselare-Leie zijn bestemming heeft.

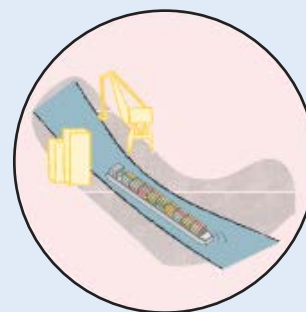
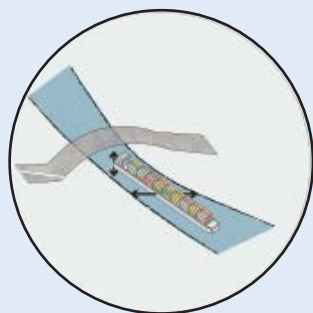
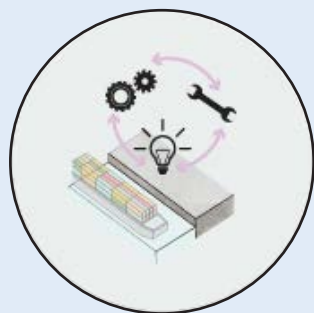
De bereikbaarheid van de Kop van de Vaart is op vandaag niet optimaal voor de schepen die er de trafiek verzorgen, zowel wat betreft de mobiliteit als de logistieke ontsluiting op en naast het water

De sluis van Ooigem is de enige nautische toegang tot het kanaal Roeselare-Leie. Zij is als dusdanig van kapitaal belang voor het goed functioneren van deze waterweg als geheel. De continuïteit van de bedrijfsvoering van de vele bedrijven langsheen het kanaal hangt er rechtstreeks van af.

De comfortcapaciteit van de sluis wordt vandaag al overschreden. In 2023 is een dringende structurele herstelling uitgevoerd. Het vergroten van de capaciteit van de sluis, onder vorm van een tweede Va sluis, is een belangrijke uitdaging voor een bedrijfszekere en performante kanaalinfrastructuur op middellange termijn.

Ten slotte zijn verschillende bruggen op het kanaal zijn te laag om de vrije doorvaart van schepen met drie lagen containers toe te laten. Daarnaast is de nautische doorvaarbreedte van sommige bruggen beperkt.

DE REGIOPARTNERS ONDERSCHRIJVEN ...



De nood aan een performante en toekomst-robuste kanaalinfrastructuur om de economische motor van de regio te bestendigen en versterken in samenhang met het bredere kader van het Seine Schelde programma. Dit is vertaald in het Projectplan voor opwaardering van het kanaal. Dit omvat:

- een verruiming van het gabarit en verdieping kanaal tot een waterdiepte van 4,20m (toegelaten diepgang: 3,20m) teneinde scheepvaart van klasse Va met een laadvermogen tot 3.000 ton toe te laten;
- het vergroten van de capaciteit van het enige nautische toegangspoort, namelijk de sluis te Ooigem en specifiek het opteren (via onderzoek) voor het ontdebelen van de sluis voor een opwaardering tot klasse Va;
- het verhogen van de bruggen over het kanaal waar nodig om een vrije doorvaarhoogte van 7 meter boven het normale waterpeil (NP) te verwezenlijken, die nodig is om klasse Va schepen met 3 lagen containers te laten varen over de ganse lengte van het kanaal. Het betreft zowel bruggen voor verkeer als 2 pijpleidingbruggen;
- het aanpassen en opwaarderen van de oeververdedigingen, van de kaaimuren en van de (bestaande) laad- en losfaciliteiten. Samen met de infrastructurele opwaardering worden de laad- en losmogelijkheden op het kanaal gemoderniseerd en, waar mogelijk en opportuun, uitgebreid. Bovendien zullen maatregelen zoals het aanbrengen van bodembeschermingen de bedrijfscontinuïteit op het kanaal verzekeren. Met de recente voltooiing van de bouw van de nieuwe River Terminal te Roeselare wordt alvast de economische groeipotentie van het kanaal Roeselare-Leie sterk uitgebreid; wat een toename in de trafieken zal betekenen.

Gezamenlijk te werken aan een stimuleringsbeleid voor het versterken van de watergebonden bedrijvigheid. Naast het versterken van het gebruik door 1ste lijnbedrijven, het zoeken naar mogelijkheden voor nieuwe watergebonden bedrijventerreinen, wordt er nagegaan of bestaande 2de en 3de lijnbedrijven hun transport ook watergebonden kunnen organiseren. De waardenketen van bedrijven en het watergebonden aspect onderschrijft het supra-regionale belang van het kanaal. Dit gebeurt door hen actief te benaderen en mogelijkheden te verkennen; een gezamenlijke strategie bij uitstek van de regiopartners.



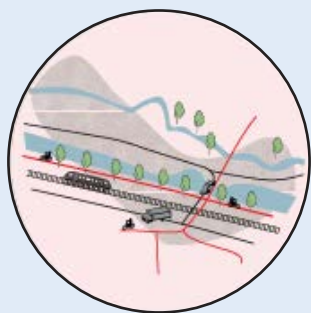
4.2. ONTSLOTEN DOOR EEN DUURZAAM MULTIMODAAL (INTER)REGIONAAL EN LOKAAL MOBILITEITSNETWERK

Het kanaal als economische en logistieke draaischijf genereert veel (vrachtwagen)verkeer. In relatie tot de wegencategorisering ligt het aandeel vrachtverkeer op de invalswegen hoog. Zo blijkt dat een aantal van de wegen in de kanaalzone onvoldoende ingericht zijn om deze verkeersstromen op een consequente manier veilig af te wikkelen. Dit is ook het geval voor een aantal van de bruggen waarbij ook conflicten optreden tussen het zwaar vervoer en de zachte weggebruiker.

Het gebied is een verstedelijkt en dichtbevolkt gebied en fungeert als een recreatieve zone, zowel langs het kanaal, de Mandel en de belevingsplekken van de erlangs gelegen steden en gemeenten. Ook daar is er interactie met het lokaal verkeer en specifiek de actieve modi.

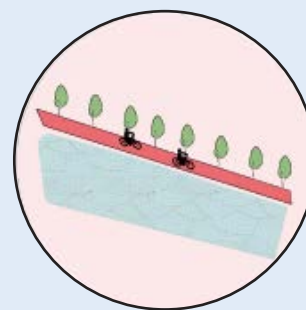
De jaagpaden langsheen het kanaal maken onderdeel uit van het fietsroutenetwerk in de regio. De rechteroever van het kanaal is geselecteerd als fietssnelweg F36, als regionale verbinding tussen Roeselare en Wielsbeke, aansluitend op de fietssnelweg langs de Leie (richting Gent noordwaarts en Frankrijk zuidwaarts. Vandaag is er langs het kanaal onvoldoende goed uitgebouwde veilige fietsinfrastructuur aanwezig om verplaatsingen maximaal conflictvrij te laten verlopen, vooral waar er interactie is met de overslagactiviteiten aan de kaaien.

DE REGIOPARTNERS ONDERSCHRIJVEN ...



Het opwaarderen en activeren van de bestaande laad- en losfaciliteiten, aansluitend op het stimuleringsbeleid (cf. krachtlijn 1) met als doel een maximale modal shift. Dit betekent ook aandacht voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen door zwaar vrachtwagenverkeer ter bediening van het hinterland.

Economische groei in de regio, dankzij de te realiseren en gerealiseerde ontwikkelingen, zal bijkomend vrachtverkeer genereren. Zodoende zullen bij de vernieuwing van de bruggen, modernisering van de kaaien en de ontsluiting van watergebonden bedrijventerreinen toekomstgerichte oplossingen gezocht worden om deze vervoersstromen zo goed mogelijk op te vangen en hierbij aandacht te schenken aan de veiligheid en het comfort van alle vervoersmodi (vrachtwagens, auto's, fietsers en voetgangers).



Dit gebeurt complementair aan de uitbouw van verkeersveilige infrastructuur voor de actieve modi. Gezien de jaagpaden onderdeel zijn van het regionale en lokale fietsrouten netwerk zullen de regiopartners bij de projecten van de opwaardering van het kanaal Roeselare-Leie, gezamenlijk oplossingen uitwerken om deze verbindingen zo verkeersveilig mogelijk vorm te geven. Daarbij worden ook oplossingen gefaciliteerd om de conflicten tussen overslagactiviteiten en het fietsverkeer maximaal weg te werken en, indien nodig, evenwaardige en kwalitatieve alternatieven te ontwikkelen.

4.3. HET KANAAL ROESELARE-LEIE ALS INTEGRAL WATERSYSTEEM, KWANTITATIEF EN KWALITATIEF VOOR EEN GEÏNTEGREERDE GEBIEDSWERKING

Het kanaal Roeselare-Leie en het stroomgebied van de Mandel (rivier met aansluitende beken) vormen een complementair systeem. Het kanaal is als het ware een waterbak dat op de Mandelvallei geplaatst is en dat permanent aangevuld moet worden met water dat opgepompt wordt vanuit de Leie. Waar deze elkaar kruisen, worden de beken onder het kanaal door naar de Mandel geleid via sifons.

De uitdagingen voor dit watersysteem zijn zowel kwantitatief als kwalitatief.

KWANTITATIEF

Het kanaal Roeselare-Leie bevat de grootste watervoorraad binnen dit netwerk (ca. 2,6 miljoen m³) en speelt vandaag al een kritische rol in de waterhuishouding van het gebied, zowel bij wateroverlast (overstromingen) als bij watertekort (droogte).

Er wordt kanaalwater gecapteerd door land- en tuinbouwbedrijven in de regio voor de irrigatie van hun teelten. De regio wordt ook de 'groentetuin van Europa' genoemd, gekenmerkt door productieve en intensieve landbouw (groenteteelt). Deze groenteteelt heeft nood aan veel water, maar door de aanwezigheid van blauwalgen (zie kwaliteit) is er vaak captatieverbod wanneer er water nodig is.

Ook sommige bedrijven gebruiken het kanaalwater als proceswater.

Naast het kanaal ligt de Mandel. Die is ter hoogte van het kanaal over ongeveer 3,8km ingekokerd naast het kanaal. De structuur- en systeemkwaliteit van de Mandel kan zo niet ten volle benut worden. Ook opwaarts heeft de Mandel te weinig ruimte voor de waterstructuur door te veel verharding en inkokering.

Onder het kanaal bevinden er zich 22 sifons die verschillende beken (van het stroomgebied van de Mandel) en collectoren onder het kanaal door leiden en zo instaan voor een goede afwatering van een groot gebied. Vele van deze sifons zijn in slechte staat. Daarnaast is er bij hevige buien in de huidige toestand gevaar voor opstuwing en daardoor voor overstromingen opwaarts. In het licht van de geplande verruiming van het gabarit van het kanaal liggen de sifons vaak ook niet diep genoeg.

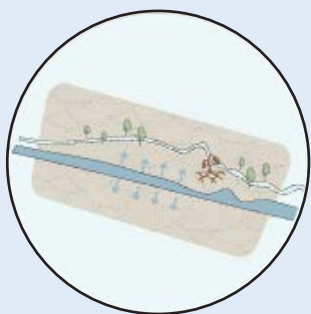
KWALITEIT

De beken en grachten in de Mandelvallei zijn op heel wat plaatsen verweven met het riool- en collectorenstelsel van de omliggende gemeenten. Dit leidt tot verdund afvalwater en overstortwerking op deze waterlopen en bij uitbreiding ook op het kanaal Roeselare -Leie. Om de kwaliteit van het water te verbeteren legt De Vlaamse Milieumaatschappij reductiedoelstellingen op om de overstortwerking per waterloop te reduceren, in tweede orde dus ook voor het kanaal Roeselare-Leie.

Bijkomend staan de bovenlopen van de Mandel en het kanaal onder druk door een watervraag vanuit de intensieve groenteteelt en de groente verwerkende industrie en de teruglozing van het spoelwater als bedrijfsafvalwater in het kanaal.

Door deze nauwe samenhang van het bekenstelsel van de Mandelvallei met het kanaal, zowel door rechtstreekse instroom als door de aanwezige overstorten, leiden deze verontreinigingen tot een lage waterkwaliteit in het kanaal en tot het ontstaan van blauwalgen-bloeien die dan op hun beurt recreatie- en captatieverboden tot gevolg hebben.

DE REGIOPARTNERS ONDERSCHRIJVEN ...



Het opstellen van een watersysteemvisie voor het kanaal Roeselare-Leie en de Mandelvallei waarbij de kennis van de gedeelde opgave verder wordt uitgediept.

Het kanaal en de Mandel (incl. de zijbeken, rioleringen, overstorten, pompwerking, enz.) zijn belangrijke schakels in de waterbeheersing en -voorziening van de streek als een klimaatrobuust watersysteem. Hiervoor wordt een watersysteemvisie opgemaakt op maat van het gebied met de complementaire en eigen rol van het kanaal Roeselare-Leie en van het stroomgebied van de Mandel: i.e. het opstellen van een waterbalans- en modellering, monitoring, peilregeling, enz. met bijzondere aandacht voor een strategie voor intensere en langdurige droogteperiodes.

Om de watervoorraad van het kanaal op peil te houden wordt voortdurend water opgepompt vanuit de Leie. Er wordt ingezet op een efficiëntere en meer duurzame organisatie van dit pompsysteem in afstemming met de beheersing van de wateroverlast.

Klimaat-adaptieve maatregelen zijn daarbij een must. Bij het invoeren van een laagwaterstrategie moet niet alleen worden bekeken hoe de mogelijke hinder voor de scheepvaart tot een minimum kan beperkt worden (vermijden van diepgangbeperkingen) maar worden ook maatregelen voorzien voor de beschikbaarheid en regulering van de watercaptatie door industriële en land- en tuinbouwbedrijven.

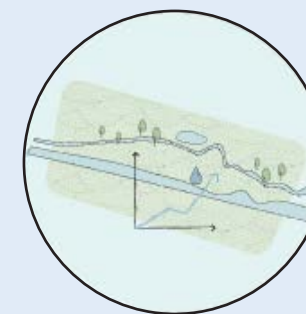


Infrastructurele ingrepen ter beheersing van de wateroverlast. Hiervoor wordt een gemeenschappelijke aanpak ontwikkeld in samenwerking met de waterbeheerders, gemeenten, ... waarbij wordt uitgegaan van een globale risicobeperking. Dit wordt vertaald in noodzakelijke infrastructuurwerken, in afstemming met de andere actoren en initiatiefnemers in het gebied, onder meer Aquafin, de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM), enz.

Er wordt met de VMM afgestemd waar en hoe de ingekokerde Mandel opnieuw meer ruimte kan krijgen en bijdragen tot het beheersen van de wateroverlast, alsook voor de waterbeleving.

De Vlaamse Waterweg, staat in voor het verdiepen en/of vervangen van de sifons in eigen beheer (17). Voor de 5 sifons die in beheer zijn van Aquafin wordt er overlegd met de betrokken partners en wordt een gezamenlijke aanpak uitgewerkt.

Daarnaast kan bijvoorbeeld door ingrepen als het inzetten van pompgemalen de bergings- en bufferfunctie van kanaal bij overstromingen geoptimaliseerd worden.



De nood aan maatregelen ter verbetering van de waterkwaliteit van het gehele watersysteem. Dit gebeurt in samenwerking met alle betrokken actoren gezien de verontreiniging een structurele aanpak behoeft die over het gehele stroomgebied van de Mandel (en ruimer) heen gaat. Een voorbeeld is het pilootprojecten dat in de zomer van 2023 liep in functie van symptoombestrijding van de blauwalgenproblematiek.

4.4. HET INDUSTRIËLE KANAAL ROESELARE-LEIE EN DE MANDEL ALS DRAGERS VAN DE IDENTITEIT EN BELEVING VAN DE REGIO

De kanaalzone heeft een eigen rijkdom en identiteit. Industriële, stedelijke en natuurlijke structuren en plekken wisselen elkaar af of zijn verweven. De kanaalperspectieven illustreren dit: ruimtebepalende groenstructuren, vaak gekoppeld aan de Mandel en zijbeken wisselen af met bedrijvigheid, als landmarks in het landschap of als doortochten door industrieel en woonweefsel. Dit is de identiteit van een gebied met een groot contrast tussen dynamiek (van de bedrijvigheid) en de rust van natuurlijke en agrarische structuren.

Ter hoogte van de Kop van de Vaart in Roeselare heeft het kanaal bijna een grootstedelijke identiteit met de hoogbouw van de bedrijvigheid als bakens in de entree van het stedelijke weefsel. Het wateroppervlak met scheepvaart is de centrale stedelijke dynamische publieke ruimte, waarrond een eigen beleving van het kanaal zich organiseert.

Verder bevat de kanaalzone heel wat belangrijke groen- en bosgebieden zoals het Rhodesgoed, het Merelbos, enz.. De Mandelvallei strekt zich uit over een uitgebreid gebied, waarvan het oorspronkelijk natuurlijke karakter plaatselijk nog herkenbaar is (Ingelmunster, Oostrozebeke en Wielsbeke), maar op andere plekken (Roeselare en Izegem) meestal ondergronds wordt geleid.

Binnen de Mandelvallei is het natuurreservaat Mandelhoek bijzonder waardevol gebied. Het kanaal en de Mandel vormen hier samen de ruggengraat waarlangs de groene long van Ingelmunster zich verder ontwikkelt.

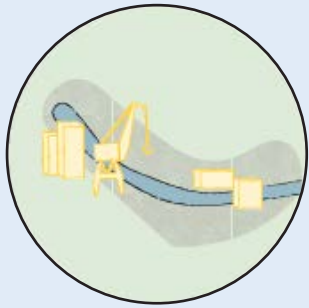
“Wandel op de Mandel” is een groene verbinding tussen Izegem en Ingelmunster die langs het kanaal loopt.

Verder zijn tal van plekken zoals o.a. het Kasteeldomein Blauwhuis te Izegem en het Kasteeldomein van Ingelmunster een belangrijk onderdeel van de natuurwaarden in de kanaalzone. Ter hoogte van Oostrozebeke is er een belangrijk open ruimte gebied dat over het kanaal heen gaat. Te Wielsbeke vormt de Leievallei met haar oude meanders en het Ooigembos een belangrijk en waardevol stuk natuur.

Om deze identiteit te behouden en te kunnen beleven, moeten de bepalende componenten (h)erkend en waar nodig versterkt en opgewaardeerd worden, maar moeten er ook plekken van gebruik en beleving aangelegd worden: recreatieve voorzieningen en belevingsplekken naast het water.

Belangrijk voor de beleving is ook het recreatieve medegebruik van het kanaal voor watersport. De belangrijkste voorzieningen hiervoor zijn nu te vinden aan de Zwaikom in Roeselare, de jachthaven te Kachtem en net voorbij de sluis de nieuwe jachthaven te Ooigem. Er zijn ook een aantal snelvaartzones voorzien.

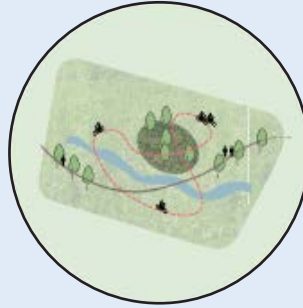
DE REGIOPARTNERS ONDERSCHRIJVEN ...



Het geheel aan projecten voor versterking van de sterke identiteit van de kanaalzone.

Bedrijvigheid moet nog meer als een belevingsaspect worden benut. De erfgoedwaarde van monumenten zoals de Drietrapsluis te Ooigem en silo's en pakhuisen langs de Trakelweg en de Kaaistraat ter hoogte van de Kop van de Vaart in Roeselare worden als te valoriseren kwaliteiten benut bij de opwaardering en inrichting van het publiek domein en mee geïntegreerd worden in het ontwerp.

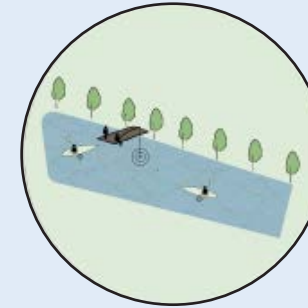
Complementair wordt, naast de initiatieven voor de Mandel, verder ingezet op projecten met betrekking tot natuurversterking en het uitbouwen van ecologische verbindingen en corridors. Elke opportunity bij de opwaardering van het kanaal wordt onderzocht: onthardings- en vergroeningsacties bij de heraanleg van kaaimuren, oevers en jaagpaden en andere randinfrastructuur. Zij resulteren in een verhoogde ecologische en belevingswaarde.



De realisatie van strategische structuren en plekken van beleving van de kanaalzone.

Het jaagpad langs het kanaal Roeselare-Leie speelt een belangrijke rol in het regionale fietsroutenetwerk, met de fietssnelweg F36 voorop als as tussen Roeselare en Wielsbeke op de rechteroever. De opwaardering van het kanaal biedt de opportuniteit om voor de fietssnelweg en de recreatieve verbindingen langs het kanaal mogelijke conflictsituaties op te lossen die zich situeren tussen de economische functie en het gebruik door actieve modi en voor de beleving, cf. ook krachtlijn 2.

Daarnaast wordt er gewerkt aan het creëren van bijkomende plekken voor beleving en recreatief (mede)gebruik langs het kanaal, projecten die complementair zijn aan de primaire economische rol en deze zelfs kunnen versterken. Recreatie en toerisme zijn naast beleving immers ook economie. Voorbeelden zijn de Kop van de Vaart te Roeselare als stedelijke entree en belevingsruimte of de zoektocht naar recreatieve ruimtes zoals parken en stranden naast het kanaal om het wateroppervlak voor omwonenden en recreanten beleefbaar te maken als "flaneerzones aan het kanaal", zoals Izegem Strand, de beleefplek in Oostrozebeke, enz.



Het inzetten op het watersysteem met het kanaal Roeselare-Leie en de Mandel als volwaardige belevingsstructuren, incl. waterrecreatie en -sport.

De pleziervaart op het kanaal blijft mogelijk in combinatie met de beroepsvaart, maar moet in de toekomst bekeken worden in verhouding tot de geïntensifieerde trafiek.

Mogelijkheden voor hengelaars en andere recreatie langs het water met bijkomende voorzieningen (picknickinfrastructuur, zitbanken, enz.) vormen een onderdeel van een geïntegreerde aanpak van de opwaardering van de oevers.

Samen met krachtlijn 3, namelijk de verbetering van de waterkwaliteit, wordt ingezet op systemische opwaardering voor integraal gebruik en beleving.

4.5. HET KANAAL ROESELARE-LEIE ALS REGIOPERSPECTIEF VOOR DE ENERGIETRANSITIE

De kanaalzone, met het huidige gebruik, de infrastructuur (kanaal en randinfrastructuur) en de bedrijvigheid, heeft ruime potentie voor de energietransitie op het vlak van productie, transport en afname van duurzame energie(bronnen).

GEBRUIK (VAN HET KANAAL)

Net als vele andere sectoren staat de binnenvaartsector voor een grote uitdaging om de duurzame transitie waar te maken. Zowel op Europees, nationaal als regionaal niveau zijn er doelstellingen voor de binnenvaart bepaald, bv. emissiereductiedoelstellingen ten behoeve van klimaat en luchtkwaliteit, duurzame mobiliteit en modal shift. Op vlak van emissiereducties is het einddoel een zero-emissie logistieke sector en dus ook zero-emissie binnenvaart tegen 2050.

De Vlaamse Waterweg nam het initiatief voor een Vlaamse Green Deal Binnenvaart. Deze publiek-private samenwerking tussen stakeholders die betrokken zijn bij het vervoer over water kwam tot stand in het voorjaar van 2022 en beoogt de vergroening van de Vlaamse binnenvaart. Meer bepaald een emissiereductie die zowel het klimaat (CO₂-reductie) als de lokale luchtkwaliteit (door reductie van emissies als stikstof en fijn stof) ten goede komt. In dit traject werd getracht om bestaande drempels op te heffen en zichtbare verandering te creëren met mijlpalen in 2026 en 2030 en een doorkijk naar 2050. Samen met alle types stakeholders van de binnenvaart werden de knelpunten en uitdagingen waar we op vlak van vergroening voorstaan in kaart gebracht. Vervolgens kwam een ambitietekst tot stand met bijhorende strategische en operationele doelstellingen.

Een groenere binnenvaart heeft immer een positief effect op het toekomst bestendig maken van het kanaal Roeselare-Leie.

Daarnaast wordt, om de watervoorraad in het kanaal op peil te houden, voortdurend water opgepompt vanuit de Leie. Het energieverbruik van de pompinstallatie in Ooigem, die reeds dateert van de jaren '70, is één van de grootste energieverbruikers langsheen het ganse netwerk van De Vlaamse Waterweg. Gelet op de te verwachten trafiektoename zal dit verbruik in de toekomst wellicht nog gaan toenemen.

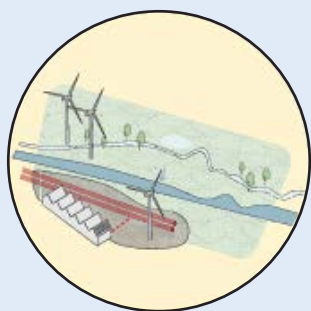
POTENTIEEL

Langs het kanaal zijn talrijke mogelijkheden voor opwekking en transport van energie. Huidige en toekomstige bedrijven zijn potentiële producenten, verdelers en afnemers van energie, zowel door hun site (gebouwen) als door hun processen. Daarnaast loopt onderzoek naar de verdere mogelijkheden voor waterstof in de kanaalzone.

Het technisch potentieel voor elektriciteit uit zon- en windenergie in de kanaalzone is hoog gezien de vele (veelal platte) daken van de bedrijfsgebouwen. De bedrijventerreinen in combinatie met een lijninfrastructuur (autosnelweg, kanaal) zijn zoekzones voor windmolens. Windmolens worden vaak gekoppeld aan lijninfrastructuren zoals autosnelwegen, en kanalen. Ook zijn er bedrijven die restwarmte en/of stoom ter beschikking hebben. Zo liep er in het kader van het Europese BISEPS-project een onderzoek naar het potentieel voor warmte-uitwisseling in Roeselare en Oostrozebeke-Wielsbeke.

Op het vlak van energietransitie zijn de vragen en mogelijkheden verder te onderzoeken, zoals bijvoorbeeld riothermie, aquathermie, enz. Belangrijk is dat het kanaal als (infrastructurele) ruggengraat de mogelijkheden vrijwaart om deze toekomstige noden en projecten te realiseren. Een jaagpad of fietspad kan als continue, langse structuur bijvoorbeeld aangewend worden om warmtenetten tussen productie- en afname te realiseren.

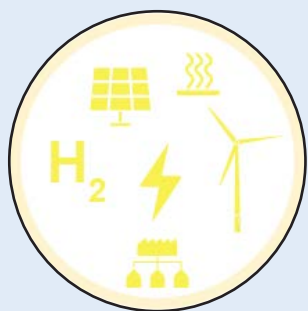
DE REGIOPARTNERS ONDERSCHRIJVEN ...



Het inzetten op en faciliteren van infrastructuur voor het gebruik van duurzame alternatieve brandstoffen voor de binnenvaart.

Bij de opwaardering van het kanaal Roeselare-Leie worden, waar opportuun, ook voorzieningen gefaciliteerd voor walstroom. Zodoende kunnen deze schepen hun milieubelastende dieselgeneratoren afzetten en bijdragen tot een duurzamer energiegebruik en gezonder klimaat.

Ter uitbreiding hiervan kan de mogelijkheid onderzocht worden om een servicepunt voor de scheepvaart te realiseren.



Het onderzoeken en ontwikkelen van mogelijkheden voor alternatieve brandstoffen en energieproductie.

Het kanaal en de kanaalzone zijn de plek bij uitstek om mogelijkheden voor wind- en zonne-energie verder te onderzoeken, alsook van waterstof (groene en blauwe waterstof).

Bij de opwaardering van het kanaal zelf wordt gekeken om het energieverbruik te reduceren of om energie op te wekken.

De pompinstallatie van de sluis van Ooigem zal worden verduurzaamd gezien het huidige hoge energie-verbruik. Hierbij is het uiteraard belangrijk om de functionaliteit niet uit het oog te verliezen. Deze maatregel geeft ook invulling aan het Europese "energy efficiency first principe".

Inzake mogelijkheden voor innovatieve opwekking van energie is de combinatie van pompinstallatie en waterkrachtcentrale (turbine) uniek. Een ander voorbeeld is het mogelijk gebruik van een generator en pompfunctie waarbij water opgepompt wordt bij stroomoverschotten op het net en waarbij elektriciteit gegenereerd wordt via een generatorfunctie (batterijfunctie) nadien.

Het verder regionaal afstemmen van initiatieven voor alternatieve energie.

Infrastructuurwerken ter hoogte van oevers of kaaimuren bieden de opportuniteit om, waar nodig, ook bijkomende voorzieningen te treffen onder vorm van de aanleg van warmtenetten of het voorzien van een reservatiestrook en/of wachtbuizen voor toekomstige warmtenetten. Tijdig overleg met betrokken actoren is hierbij van belang, zodat er afspraken kunnen worden gemaakt inzake realisatie, beheer en financiering.

5

... GECONCRETISEERD IN EEN GEBIEDSPROGRAMMA

Het gebiedsprogramma is de synthese van de ambities en de visies, plannen en projecten. Op de kaart worden alle gekende initiatieven gekoppeld aan een krachtlijn als trekker. Initiatieven hebben vaak betrekking op meerdere krachtlijnen. In het overzicht worden de initiatieven gekoppeld aan het meest bepalende thema.

Zoals initiatieven gekoppeld worden aan het meest bepalende thema, hebben zij thematisch of geografisch ook vaak impact op elkaar. Dit zijn de koppelkansen. Dit Charter heeft als doel de koppelkansen via door de regiopartners vorm gegeven krachtlijnen verder uit te werken van concept tot uitvoering, met een gedeelde agenda en door in het verdere traject duidelijk te bepalen hoe deze tot stand kunnen komen en met welke taakverdeling.



