

## Achttien jaar rivierwerken brengt investeringsgolf in Kortrijk teweeg

# Nieuwe Leie als 'vaarwater' voor stadsontwikkeling

Nick Vanderheyden • freelance journalist

In 2015 eindigde de vijfde en laatste fase van de Leiewerken in Kortrijk. De zogenaamde 'Doortocht Kortrijk' werd een van de weinige binnenvaarttrajecten in Europa waarbij de passage van een waterweg door een stad over de gehele lengte werd aangepakt. Over een afstand van 1,6 km is de rivier verbreed. De bruggen werden verhoogd en de boorden aan beide zijden aangepakt. De publieke investering van om en bij de 150 miljoen euro golft ook verder in een veelvoud aan stedelijke en private initiatieven.

De eerste gesprekken over aanpassingen van de Leie dateren al van de jaren '60 van de vorige eeuw. Toen al had Vlaanderen de intentie om de Antwerpse haven te verbinden met het Seinebekken. In eerste instantie keken initiatiefnemers naar de Schelde als algehele verbindingsweg met de Parijse regio. Maar mede onder invloed van erfgoedperikelen in Doornik moesten ze hun strategie verleggen naar de 'gouden rivier'. Meteen kon zo ook een oplossing worden geboden voor de frequente overstromingen in de stad Kortrijk, door middel van lokale kalibratie van de rivier. De jaren '80 brachten de

discussie in hoeverre de werken een nieuwe kaalslag zouden betekenen na de Duitse bombardementen die de Guldensporenstad fel teisterden tijdens WO II. Het ingrijpende project zou immers een gigantische werf door de stad trekken. Als gevolg van deze beslommingen lag het stedenbouwkundig ontwerp pas in de jaren '90 op tafel, met aansluitend de start van de werken in 1997.

### Hefboom voor stadsontwikkeling

Waterwegen en Zeekanaal (W&Z) vertolkte de rol van initiatiefnemer en bouwheer in dit onderdeel van het prioritaire

Europese Ten-T project Seine-Schelde. De intercommunale Leiedal verruimde de infrastructuurwerken naar een omvangrijk stadsontwikkelingstraject. Leiedal fungeerde daarbij (vanaf 1991) als intermediair tussen de stad Kortrijk en W&Z. De intercommunale kreeg de taak elke ingreep qua infrastructuur om te zetten naar meerwaarden en voordelen voor de stad. "Waterbouwkundig betrof het een eenvoudige vraag", vertelt Maarten Gheysen, die sinds de eeuwwisseling projectleider is voor de intercommunale. "De waterweg moest bevaarbaar worden voor schepen tot



foto: Leidal

4.500 ton. Het beperkte lastenboek behelsde een vaarweg van minimum 32 m in de breedte, de ophoging van zeven bestaande bruggen naar een minimale hoogte van 7 m boven waterniveau en de afvlakking van bochtstralen tot maximaal 800 m. Maar dachten we daar dieper over na, dan betrof het een bijzonder complexe vraag. De moeizame heropbouw van het stadscentrum na WO II beknotte de motivatie om de stad opnieuw bloot te stellen aan een project met dergelijke omvang. Bovendien zouden de werken op nog geen vijfhonderd meter van het hart van de stad plaatsvinden.”

Stad Kortrijk en Leiedal stelden zich bijgevolg als doel om de infrastructuurwerken om te zetten in een doordachte stedelijke ingreep, met ruimte voor mobiliteit, beleving, ontmoeting, natuur, sport, cultuur... De Leiewerken boden ook een gigantische hefboom om de stad opnieuw te verbinden met het water. Telkens met als voornaamste objectief het gebied niet alleen fysiek, maar evengoed mentaal terug te geven aan de Kortrijkzanen.

### Vijf bouwfasen

Initieel werden de inspanningen geschat op 30 miljoen euro, maar meerdere factoren resulteerden in een uiteindelijke bouwkost van circa 150 miljoen euro, voor

99 % gedragen door de Vlaamse overheid.

**Maarten Gheysen:** “Vanaf dag één zaten we eigenlijk op een oud stort. Verregaande saneringswerken stuwden daardoor het prijskaartje fel de hoogte in. Voorts maakten verankerde kades plaats voor kades op palen. Wel hield de planning sinds de start van de werken stand. Een gefaseerde aanpak diende zich aan om de puzzel van het afsluiten van de zeven bruggen op de meest pragmatische manier te laten verlopen. Het resulteerde in een fasering die vreemd is in haar logica, maar toch de bereikbaarheid van de binnenstad te allen tijde garandeerde. Het consortium van aannemers Jan de Nul, CCI, Herbosch-Kiere en Stadsbader vatte de werken aan afwaartse kant richting Harelbeke aan in 1997. Aansluitend voerde het de werken aan opwaartse kant uit, om nadien geleidelijk aan terug af te zakken.” Vijf goed afgebakende projectfasen vormden onder meer het Albertpark, de vroegere Kortrijk haven, de ringweg en bochtafsnijdingen, de tip van het eiland en de Budabrug als sluitstuk aan het afwaartse gedeelte, conform de vereisten om.

### Het ballet van de zeven bruggen

Naast de Budabrug werden nog vijf andere bruggen gebouwd: Dambrug (1999), Groeningebrug (2002), Ronde

van Vlaanderenbrug (2007), Collegebrug (2009) en de Noordbrug (2015). De bouw van een zevende brug, de Reepbrug als fietsers- en voetgangersbrug, samen met de ophoging van de Spoorwegbrug (beter gekend als De Drie Duikers), staat in de loop van de komende jaren gepland. Daarnaast zijn bijkomende baggerwerken noodzakelijk om het tracé een extra meter uit te diepen en is de verlaging van de oevers met kademuren in trapvorm aan de Broeltorens mee opgenomen in de planning.

**Maarten Gheysen:** “Zelf zie ik de uitdieping de eerste tien jaar niet gebeuren, aangezien scheepvaart pas mogelijk is nadat het kanaal Cambrai-Compiègne (een traject in Frankrijk van 107 km) is vervolledigd. De start van deze uitgraving staat gepland voor 2017 en de realisatie zou vijf jaar in beslag nemen. Dat jaar, 2023, staat ook vooropgesteld als het jaar waarin het Seine-Scheldekanaal operationeel moet zijn. Alle werkzaamheden in België zouden tegen 2020 hun einde naderen.”

### Cascade aan investeringen: 1 miljard euro

In totaal is er sinds de eeuwwisseling, met onder meer het winkelcentrum ‘K in Kortrijk’, AZ Groeninge, de ‘Doortocht’ van de Leie en aansluitende private initiatieven,



foto: ©Nick Vanderheyden

voor goed 1 miljard euro geïnvesteerd in de Zuid-West-Vlaamse stad. Huidige en toekomstige woonprojecten voorzien in een duizendtal extra wooneenheden die worden ingeplant aan de oevers. Een gevoelige verhoging voor de stadskern die vandaag dertigduizend inwoners telt.

**Maarten Gheysen:** "Het is een mooie zaak dat privé-investeerders inpikken op het economisch weefsel waarin het

stadsbestuur voorziet, dat scholen hierin meegaan, verouderde wijken een nieuw elan krijgen en stadsparken worden heraangelegd. Met de inrichting van **Buda Beach** in de zomer van 2015 ontstond een nieuwe hotspot aan de recreatieve arm van de rivier. De omvorming (onder impuls van het stadsbestuur) van het voormalige vlasverzendhuis aan de Nijverheidskaai (hoek met de Noordstraat) tot het

gloednieuwe **stadsmuseum Texture** is eveneens een pluspunt. Dit hedendaags belevingscenter van de vlascultuur werd gelauwerd met de West-Vlaamse Erfgoedprijs 2015. Maar evengoed is het een enorme opluchting de stad te zien herleven door de vele private initiatieven en investeringen, na jaren van onzekerheid omwille van de vele werken." ■  
» [www.leiedal.be](http://www.leiedal.be)



foto: ©Nick Vanderheyden

### De rivier maakt de stad...

De Leiewerken hebben Kortrijk na twintig jaar een nieuw aangezicht gegeven. Het project van de rechtekking en verbreding van de rivier is in de voorbije twee decennia aangegrepen om niet enkel het water maar ook de stad te transformeren.

Water, groen en open ruimte brengen zuurstof in het centrum van de stad. Deze ambitieuze transformatie kwam tot stand door een samenwerking van verschillende partners. De stad Kortrijk, Waterwegen en Zeekanaal (W&Z) en Intercommunale Leiedal sloegen de handen in elkaar. Ze zorgden er voor dat er werd overgestapt van louter technische infrastructuurwerken naar een visionaire transformatie van de volledige omgeving van de Leieboorden. Om het verhaal te vertellen van deze werken werd een boek uitgegeven: 'De rivier maakt de stad – Twintig jaar Leiewerken in Kortrijk'.

Het boek vertrekt vanuit de lange voorgeschiedenis van de relatie tussen Kortrijk en haar rivier. Vervolgens wordt uitvoerig ingegaan op de Leiewerken in al haar aspecten: de aanleg van de iconische nieuwe bruggen, het ontstaan van nieuwe ruimtes zoals de volkstuinten, de skatebowl, de Buda Beach en zoveel meer. Er wordt ook vooruit geblikt. Er zijn aan de oevers van de Leie nog heel wat publieke en private projecten op til die de relatie tussen de stad en de rivier nog verder zullen verdiepen. Onder meer de toekomstige invulling van Campus Kortrijk Weide en de verlaging van de Leieboorden aan de Broeltorens komen aan bod. Het geheel wordt op een frisse manier gebracht, met veel kleurenfoto's. Het boek werd geschreven door medewerkers van de stad Kortrijk en Leiedal, gecoacht door eindredacteur Bart Noels (Textz).

Het boek is te vinden in de winkel van Texture voor de prijs van 12 euro. ■

» [www.texturekortrijk.be](http://www.texturekortrijk.be)

