



Yves Bartier en Sofie Vermeersch bij hun garage. Aan de achterkant zien we de huidige Leiebrug. De nieuwe baan zou volgens de huidige plannen richting Wevelgem draaien op de plaats waar nu de poort open staat, en over de huidige parking lopen waar nu de lichtreclame en de auto's op de achtergrond staan. De baan zou richting Marke draaien langs de hoek van de showroom weg. (Foto EDB)

exacte plannen bekend zijn, kunnen we verder met de uitwerking van onze plannen naar zichtbaarheid, toegankelijkheid en efficiëntie. Daarenboven is de timing ook heel kort. Men spreekt al over eind 2019, begin 2020 om te starten met de werken.”



Wim Callewaert. (Foto EDB)

kunnen om een plateau te maken ter hoogte van de school. Dat kan de straat al breder maken, want dan zijn de insprongen niet meer nodig. Met een plateau zijn wagens verplicht om af te remmen. Er moet ook duidelijk aangegeven worden dat je een schoolomgeving nadert.”

De directeur is dan ook zeker van plan om te gaan naar de infomarkt van zaterdagmiddag 25 november in OC De Troubadour, waar er onder meer infostands zullen zijn over het masterplan Bissegem.

Nieuwe brug tussen Bissegem en Marke

Op een infomarkt in OC De Troubadour in Bissegem van zaterdag 25 november zal Waterwegen en Zeekanaal NV de plannen voorstellen voor de nieuwe Leiebrug tussen Bissegem en Marke.

In het kader van het Europees project Seine-Schelde Vlaanderen, die van de binnenvaart een alternatief wil maken voor goederenvervoer over de weg, wordt de Leie en de Leieas opgevaardeerd. “We willen de Leie bevaarbaar maken voor schepen tussen 4.000 en 5.000 ton, en scheepvaart met drie lagen containers mogelijk maken”, aldus Frank Serpentier, projectleider Seine-Schelde Vlaanderen. “Daarom is voor de verschillende bruggen over de Leie een minimale vrije hoogte van zeven meter boven het waterpeil vereist. De brug in Bissegem ligt momenteel op 5,30 meter en moet dus verhoogd worden.”

GESCHIEDENIS

De huidige brug tussen Marke en Bissegem dateert van september 1969 en kent al een hele geschiedenis. Nadat een overzet jaren de officiële verbinding was tussen Marke en Bissegem, leidde de expansie van de vlasnijverheid tot de bouw van een brug. De eerste brug werd in 1908 ter

plaatse gegoten en de verbinding tussen Marke en Bissegem was klaar in december 1909.



“Een nieuwe brug op dezelfde plaats zou voor de meeste hinder zorgen”

FRANK SERPENTIER
projectleider Seine-Schelde Vlaanderen

De brug hield echter slechts negen jaar stand want in oktober 1918 werd ze door de terugtrekkende Duitsers vernield. De tweede brug uit 1922 hield 18 jaar stand. In mei 1940 waren het de Engelsen die de brug lieten opblazen om de Duitsers tegen te houden. Begin 1941 werd op bevel



van de bezettende overheid een smalle houten noodbrug gebouwd. Deze raakte na jaren in bouwvallige toestand. Er waren toen al plannen om de nieuwe brug meer stroomopwaarts te bouwen, maar van dit idee werd afgestapt omdat het een te grote last zou zijn voor Bissegem en Marke. Nadat plan en ontwerp voor de huidige brug al in 1954 gemaakt werden, duurde het nog tot in september 1967 vooraleer de oude brug afgebroken werd en de werken aan de brug zoals we ze nu kennen begonnen. Twee jaar later was ze klaar.

HINDER

Studies toonden aan dat een brug op 15 tot 20 meter stroomopwaarts (richting Wevelgem) van de bestaande brug het minst hinder en het minst onteigeningen met zich mee zou brengen. “Een nieuwe brug op dezelfde plaats zou voor de meeste hinder zorgen, omdat het verkeer dan lange tijd zou moeten omgeleid worden”, zegt Frank Serpentier. “Het gros van de werkzaamheden kan gebeuren zonder hinder voor het bestaande wegverkeer. Het wordt een stalen boogbrug met een modern uiterlijk. De brug wordt vrij slank. We maken een overspanning van 80 meter lengte. Ze is gebaseerd op de brug in Olsene en sluit nauw aan bij het beeld van de Leiebruggen in het algemeen”

“We kijken echter niet enkel naar de scheepvaart, maar proberen ook aandacht te geven aan de zwakke weggebruiker en het gebruikscomfort. Om de brug veiliger te maken voorzien we aan weerszijden van de rijweg een afgescheiden fietspad. Ook de aansluitingen vanuit het jaagpad worden geoptimaliseerd, onder meer door het feit dat de brug onderaan geen pijlers meer zal hebben. Het is ook de bedoeling dat de vernauwing aan de vaarweg ter hoogte van Bissegem zal verdwijnen. Dat zal gebeuren samen met de oeverwerken die in een latere fase gepland worden.”

Bij Waterwegen en Zeekanaal hoopt men het dossier rond te hebben tegen eind 2019, zodat tegen begin 2020 de eerste spade in de grond gestoken kan worden.

Zo zal de nieuwe brug eruit zien. (Foto Waterwegen en Zeekanaal)

Zuurstof voor Bissegemnaren

Volgens Schepen van Leefmilieu Bert Herrewyn komt er 42 ha groen bij in Bissegem. “We hebben aandacht voor de levenskwaliteit en geven zuurstof. Daarom willen we voldoende open ruimte realiseren.” Op vandaag zijn de groene zones in Bissegem de Neerbeekvallei en de Vlienderkouter. Stad Kortrijk wil nog 42 ha groen bij in Bissegem. “Er lopen drie projecten die we samen met Natuurpunt realiseren”, aldus Bert. “Het grootste stuk is de zone van de Kruiskouter en de Leiemeersen die oorspronkelijk ingekleurd werden als woonuitbreidingsgebied. We willen echter meer groene ruimte voorzien en samen met een studie bureau zijn we bezig met het uittekenen van een visie. Op basis daarvan zullen er stappen gezet worden. Volgend jaar start de inrichting van stadsgroen Ghellinck op een ruimte van 9 ha.”

(Foto Ontwerpbureau Omgeving)

