

Provincie
West-Vlaanderen



Visie en inrichtingsvoorstellen voor het Kanaal Bossuit-Kortrijk



Maart 2011

Colofon

Dit document is een publicatie van:

Intercommunale Leiedal
President Kennedypark 10 - BE-8500 Kortrijk
tel +32 56 24 16 16 - fax +32 56 22 89 03
stedenbouw@leiedal.be

Auteurs

De voorliggende ontwikkelingsstrategie werd uitgewerkt door de Provincie West-Vlaanderen, de intercommunale Leiedal:

Projectcoördinatie West-Vlaanderen:

Dienst Ruimtelijke planning:
Wouter Billiet
Stephaan Barbery

Dienst gebiedsgerichte werking Zuid-West-Vlaanderen:
Tim Denutte
met dank aan Anja Lefever

Oprachthouder Leiedal:

Wilfried Vandeghinste
Stefaan Verreu
Griet Lannoo

Voor de uitwerking van de visie en inrichtingsvoorstellen werden ze hierbij ondersteund door een groep professionelen tijdens een workshop, die plaats vond in het Streekhuis Zuid-West-Vlaanderen te Kortrijk in november 2008.

De groep professionelen bestond uit:

Jeroen Beerten, buro tv_BEL!
Denis Dujardin, landschapsarchitect
Olivier Dochy, instituut voor natuur- en bosonderzoek
Maarten Gheysen, ruimtelijk planner, intercommunale Leiedal
Bas Smets, Bureau Bas Smets
Arnout Vandebossche, bureau voor urbanisme
Jonas Vanneste, bureau voor urbanisme
Liesl Vanoutgaerden, Bureau Bas Smets
Geert Vercruysse, Vectris

Inhoudsopgave

1	Aanpak, inzet en voorzet	7
1.1	Procesverloop	7
1.2	Werkvelden	11
1.3	Context	13
2	Het kanaal doorheen de tijd	20
3	Het kanaal vandaag	22
3.1	Het kanaal in het stedelijk landschap	22
3.2	Het kanaal in het open landschap	27
3.3	Het kanaal als toeristisch-recreatieve as	32
3.4	Het kanaal als natuurverbinding	39
3.5	Het kanaal als multifunctionele waterweg	46
3.6	Bereikbaarheid van het kanaal	53
4	Rol van het kanaal	59
5	Krachtlijnen van de geïntegreerde visie	61
6	Kanaalpark	73
7	Kanaallichaam	77
7.1	Ambitie	77
7.2	Recreatief fietsnetwerk	78
7.3	Beeldkwaliteit van het fietspad	90
7.4	Platforms	97
7.5	Uitbouwen van een regionale watersportas	113
7.6	Versterken van de relatie tussen water, oevers en landschap	115
7.7	Ruimte voor watergebonden bedrijvigheid	117
8	Kanaaldorpen	118
8.1	Ambitie	118
8.2	Lettenhofpark, de groene voet van Knokke	123
8.3	Oliebergpark, de groene voet van Moen	127
8.4	Omgeving Kasteelpark, de groene voet van Bossuit	131
9	Eco-agrarische kanaallandschappen	134
9.1	Ambitie	134
9.2	Couilissenlandschap tussen Gavers en kanaal	142
9.3	Graftenlandschap van Banhoutbos tot kanaal	146
9.4	Verwevingsgebied tussen Mortagnebos en Orveytbos	150
10	Hotspots	154
10.1	Ambitie	154
10.2	Groene oase aan de kop van de Leie	156
10.3	Nieuwe bestemming voor Transfo Zwevegem	158
10.4	Pompgebouw: scharnier tussen kanaal en Schelde	160
11	Actieplan	162



Inleiding

Eind 2007 startte de Provincie West-Vlaanderen met de opmaak van een geïntegreerde visie voor het Kanaal Bossuit-Kortrijk. De Intercommunale Leiedal werd door de provincie aangeduid als opdrachthouder voor de ontwikkeling van deze geïntegreerde visie.

Wat voorligt is het resultaat van een intensieve visieoefening waaraan zowel lokale en bovenlokale beleidsmakers als lokale, provinciale en gewestelijke ambtenaren hebben deelgenomen. Ook het middenveld werd bij het proces betrokken. De visie vormt de gemeenschappelijke onderlegger voor verder maatschappelijk en bestuurlijk debat met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied. Het document heeft geen dwingend karakter, maar is dus een beleidsnota. Wel kunnen op basis van het actieplan overeenkomsten worden opgemaakt tussen de verschillende overheidsniveau's met betrekking tot het ondernemen van acties en het concreet uitwerken van de globale ruimtelijke beleidsopties.

Doelstellingen van het project

De bedoeling van het project is -vertrekkend vanuit de visie op het Kanaal Bossuit-Kortrijk in het Provinciaal structuurplan West-Vlaanderen- te komen tot een geïntegreerde aanpak van het kanaal over de verschillende sectoren heen én tot de ontwikkeling van een visie door nauw overleg en samenwerking tussen provincie, gemeenten, Vlaams Gewest en andere actoren zoals Natuurpunt, Boerenbond of VVV Westvlaamse Scheldestreek.

Dit alles resulteert in:

- Een geïntegreerde gebiedsgerichte ontwikkelingsstrategie op het kanaal, ondermeer in functie van het ruimtelijke debat. Deze visie krijgt een visuele neerslag die onder meer een vertaling zou kunnen krijgen in ruimtelijke uitvoeringsplannen en concrete inrichtingsplannen.
- Een concreet actieprogramma waarrond de besturen zich engageren.

Leeswijzer

We beginnen deze nota met een hoofdstuk 'aanpak en inzet'. De methodiek wordt weergegeven en het communicatieproces wordt beschreven. Het eerste hoofdstuk eindigt met de planningscontext, die het kader vormt voor de geïntegreerde visie en de uitwerking van de inrichtingsvoorstellen.

In de hoofdstukken 2 en 3 wordt een schets gegeven van de huidige toestand, waarbij het kanaal wordt beschreven aan de hand van een kort **historisch portret en een ruimtelijke analyse** met daaraan gekoppeld een aantal knelpunten en potenties.

De inrichting van het kanaallandschap, zowel de korte-termijnacties als de lange-termijnplanning, is altijd een vertaling van de vooropgestelde visie. De uitwerking van de geïntegreerde visie begint dan ook met de definitie van de **rol voor het kanaal**, uitgaande van de opties binnen de verschillende beleidsplannen.

In het vijfde hoofdstuk worden de krachtlijnen van een geïntegreerde visie op het kanaal beschreven aan de hand van **drie thema's**. Het bovenlokale thema als **verbindingselement** wordt beleidsmatig beschreven in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen en wordt hier concreet vertaald. Terzelfdertijd hebben de twee kanaallandschappen elk hun functie op het lokaal gemeentelijk niveau. En op het laagste niveau, op het niveau van de plek, verdient de concrete inrichting van de kanaaloevers ook de nodige aandacht. Deze drie thema's, **verbinden, verzamelen en vertoeven**, elk op een verschillend schaalniveau, zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden.

De drie complementaire thema's van het kanaal kunnen pas worden gerealiseerd wanneer één geïntegreerde ontwikkelingsstrategie wordt nagestreefd, namelijk het streefbeeld van een **kanaalpark**. De basisstructuur van het kanaalpark zijn vier bouwstenen: het kanaallichaam, de kanaaldorpen, het gedifferentieerd landschap en de drie recreatieve hotspots. In de volgende hoofdstukken wordt voor elke bouwsteen een ambitie geformuleerd. De verschillende ambities worden vervolgens geconcretiseerd in een aantal doelstellingen en sleutelkwesities. Inspirerende beelden en schema's dienen als aanzet voor een verdere uitwerking van een aantal concrete inrichtingsplannen en projecten.

Het **kanaallichaam** willen we versterken via de herinrichting van de oevers, vanuit zowel een recreatief als ecologisch oogpunt. Daarnaast worden voor een aantal plekken concrete inrichtingsvoorstellen uitgewerkt, meer specifiek voor rustplekken en voor strategische plekken langs het kanaal. Er wordt een nieuwe figuur gepresenteerd voor de **kanaaldorpen Bossuit, Knokke en Moen**.

In functie van de opwaardering van het **gedifferentieerde kanaallandschap** wordt een toolbox uitgewerkt voor de verschillende ecologische verbingsgebieden tussen het kanaal en de nabijgelegen natuur- en bosgebieden. Specifiek voor de **hotspots** wordt een recreatief programma uitgeschreven en worden een aantal inrichtingsvoorstellen gepresenteerd.

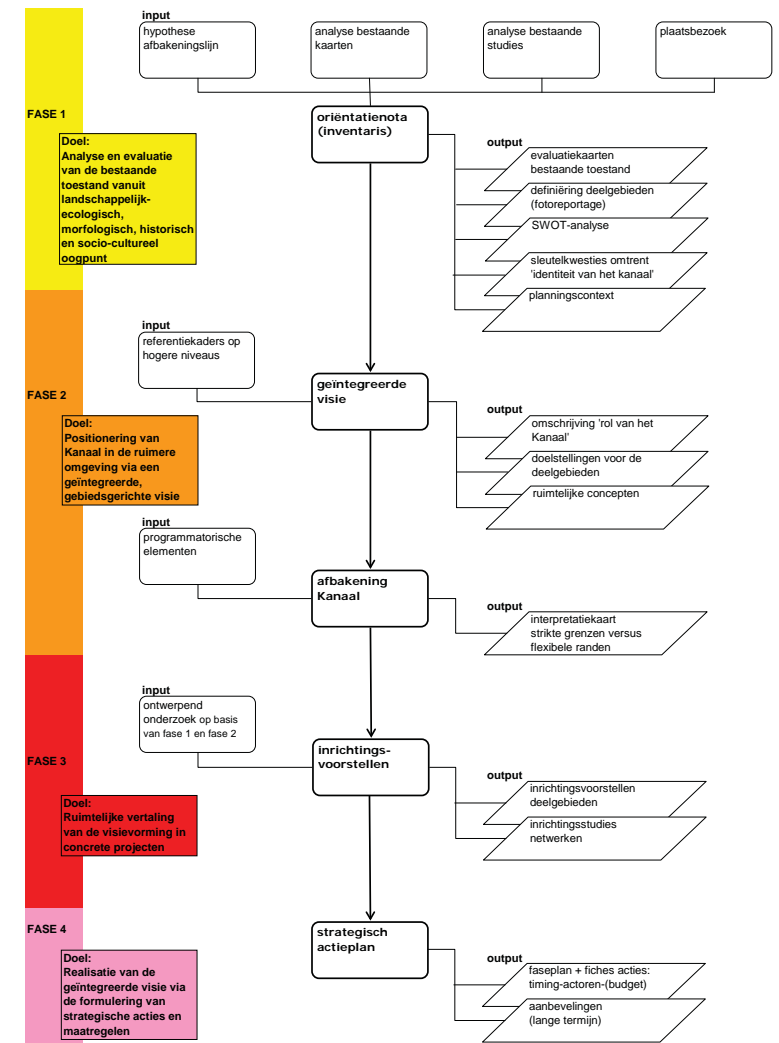
De bundel sluit af met een **actieplan**, waarbij voor elke bouwsteen een aantal acties worden geformuleerd. Sommige acties kunnen op korte termijn worden gerealiseerd, andere intenties zijn pas mogelijk op (middel)lange termijn. Telkens worden ook de betrokken partners weergegeven en een 'trekker' aangeduid.

De **kwaliteit** (of waarde of betekenis) van iets is niet een intern kenmerk, maar is een veldkenmerk. De kwaliteit bestaat buiten de 'mening' of de persoonlijke voorkeur, maar wordt door het 'ding zelf' gedragen... en niet door het geïsoleerde ding, wel door het ding in een bepaalde omgeving (Verschaffel, 1999).

van

de **ruimtelijke structuur** geeft de essentiële karakteristieken van de ruimte weer en bestaat uit het geheel van relaties tussen morfologische, historische en socio-culturele elementen die in de ruimte afleesbaar zijn. De ruimtelijke structuur heeft een eigenheid en een identiteit waar mensen betekenis en cohesie aan ontleen (Martens & Schreurs, 2007).

aanpak



1 Aanpak, inzet en voorzet

1.1 Procesverloop

Het proces van de studie verliep in 4 fasen:

- Fase 1 oriëntatienota
- Fase 2 visie
- Fase 3 inrichtingsvoorstellen
- Fase 4 actieplan

FASE 1 - Oriëntatienota

Om te komen tot de oriëntatienota met de focus op een kwalitatieve analyse van het studiegebied werd vanuit drie invalshoeken gewerkt:

- Hypothese afbakingslijn
Bij de start van de studieopdracht heeft Leiedal, in overleg met de projectgroep, een hypothese van begrenzing voor het onderzoeksgebied afgebakend. Deze afbakening is minimum het kanaal met zijn oevers, maar werd op sommige plekken in interactie met het omliggende landschap verder uitgebreid. Het doel was te komen tot een afbakening uitgaande van de selecties vanuit het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan. Hierbij werden het ecologische en het recreatieve netwerk in één geheel bekeken met het omringende landschap. Het vastleggen van deze premature flexibele afbakening was waardevol om de analyse van plannen en studies adequaat en gericht uit te voeren.
- Literatuurstudie: analyse plannen en studies
Dit studieonderdeel had tot doel een inventarisatie te maken van alle beschikbare gegevens in verband met het kanaal. Hierbij werd in hoofdzaak gebruik gemaakt van de ruime informatie en het kaartmateriaal beschikbaar in Leiedal en studies opgemaakt door of in samenwerking met Leiedal. De plannen en studies werden gescreend en relevante aspecten werden op een overzichtelijke manier gepresenteerd via evaluatiekaarten van de bestaande toestand. De analyse van bestaande plannen en studies was dus meer dan een loutere inventarisatie, maar bevat reeds een interpretatie van het functioneren van het Kanaal en van de ruimtelijke, landschappelijke en de ecologische impact van het Kanaal binnen de ruimere omgeving.
- Plaatsbezoek en enquête
Een plaatsbezoek was belangrijk om greep te krijgen op het studiegebied en was voor Leiedal dan ook een essentieel onderdeel van de Fase 1. De projectmedewerkers werden geselecteerd voor de uitvoering van de studieopdracht en waren door hun werkervaring al goed vertrouwd met de kanaalomgeving. Het plaatsbezoek werd beperkt tot een gezamenlijk bezoek met de leden van de projectgroep.

Om nog beter zicht te krijgen op het functioneren van het kanaal werden in april 2008 36 clubs, organisaties en openbare besturen aangeschreven, met de vraag om vanuit hun specifieke betrokkenheid een beoordeling te geven over het multifunctionele gebruik van het kanaal.

Hierbij werd naar de mening van verschillende gebruikers van het Kanaal gepeild: verschillende toeristische verenigingen, de natuurliefhebbers, de watersportclubs, van jong tot oud. Deze enquête heeft de kwalitatieve analyse verbreed buiten de alom gekende ruimtelijke context.

De kwalitatieve analyse resulteerde in juni 2008 in een oriëntatienota, opgebouwd uit een overzicht van de planningscontext, definiëring van de deelgebieden (aangevuld met een fotoreportage), een SWOT-analyse en een omschrijving van de sleutelkwesaties als aanzet tot de visievorming. Een aantal evaluatiekaarten over de bestaande toestand vervulden de bundel.

Deze oriëntatienota moest het strategisch planningsproces op gang brengen.

FASE 2 - Geïntegreerde gebiedsgerichte visie

In de visievorming werd het kanaal positief benaderd, vanuit de kwaliteit van ruimtelijke structuur en minder vanuit een eenzijdige sectorale probleemstelling. Deze benadering liet toe om de sterktes van het kanaal te gebruiken als kapstok om de zwaktes een positieve impuls te geven. Daarbij werd vertrokken van een geïntegreerde en gebiedsgerichte aanpak.

- Geïntegreerde aanpak
Zoals ook reeds wordt benadrukt in het boek 'Gelijktijdige landschappen - verbeelding van een regionaal kanaalpark Bossuit-Kortrijk' kan de kanaalomgeving in zijn totaliteit (van Kortrijk centrum tot Bossuit) niet één functie worden toegekend. Het is een multifunctioneel gebied voor toerisme en recreatie, verkeer en vervoer, natuurontwikkeling, watergebonden bedrijvigheid, cultureel erfgoed, wonen en waterproductie. Het is een gebied met vele functies en vele belanghebbenden, elk met hun eigen verwachtingen en toekomstplannen.

Een geïntegreerde aanpak is het bewust bestemmen van de ruimte voor bepaalde functies:

- Scheiden van onverenigbare functies
- Bijeenbrengen van verenigbare functies
- Efficiënt ruimtegebruik
- Beheer van neveneffecten



Deze aanpak moet een dialoog op gang brengen en leiden tot uitwisseling van gedachten tussen alle betrokken partijen. Een geïntegreerde visie is de basis voor gezamenlijke acties tussen verschillende sectoren.

De geïntegreerde aanpak werd steeds benaderd vanuit de bovenlokale visie op het kanaal, waarbij natuurontwikkeling, ecologische potenties, recreatief medegebruik en de economische functie van het kanaal complementair aan elkaar werden bekeken.

- Gebiedsgerichte aanpak
Doorheen, overlappend of binnen de Kanaalomgeving bestaan verschillende deelgebieden.

Elk deelgebied heeft typische kenmerken, kwaliteiten en knelpunten. De deelgebieden moeten als dynamische en complexe ruimtelijke systemen zonder vast omliggende grenzen worden aanzien. Zij vervullen nu een bepaalde rol binnen de kanaalomgeving en kunnen die eventueel ook op een hoger niveau spelen. Deelgebieden worden gebruikt om de diversiteit van het kanaal te beklemtonen en uit te werken.

De aanduiding van deelgebieden als interpretatie van de bestaande ruimtelijke structuur (FASE 1) gaf een belangrijke verbinding tussen de oriëntatienota en de visievorming. De deelgebieden zijn immers niet enkel een gevolg van de kennis van de bestaande ruimtelijke structuur. Ook de noodzaak en de mogelijkheden om een specifiek beleid te ontwikkelen voor een gebied zijn bepalend.

In de visie werd een specifiek ruimtelijk beleid voor het kanaal ontwikkeld, waarbij drie thema's aan het kanaal werden gekoppeld: verbinden, verzamelen en vertoeven. Deze multifunctionele taak van de kanaal werd vervolgens geconcretiseerd in een aantal ruimtelijke visie-elementen.

FASE 3 - Creatieve aanpak // inrichtingsvoorstellen

De creatieve aanpak voor de uitwerking van de inrichtingsvoorstellen gebeurde aan de hand van ontwerpend onderzoek, geconcretiseerd in een dubbele workshop die plaatsvond in het Streekhuis Zuid-West-Vlaanderen te Kortrijk in november 2008.

De workshops werden zeer gericht ingezet, na overleg en communicatie met de projectgroep omtrent de uitwerking van de visievorming. Hierbij lag de focus op zowel de functionele en landschappelijke invulling van het kanaalpark, als op de vormgeving van een aantal concrete plekken langs het kanaal.

- Wat houdt 'ontwerpend onderzoek' in?
Elk stedenbouwkundig ontwerp ambieert de optimale organisatie van functies in de ruimte. De complexiteit van het ontwerp is daarbij meestal evenredig aan de complexiteit van de ruimtelijke en maatschappelijke context.

Het vertrekpunt bij dit onderzoek is de ruimtelijke analyse. In de oriëntatienota (fase 1) werd onderzocht hoe de verschillende ruimtelijke structuren en systemen in de kanaalomgeving functioneren, elk op zich en in interactie met elkaar. Op de analysefase sluit de interpretatie van de ruimte aan. Deze interpretatie, creatief getransformeerd en uitgewerkt met de inbreng van persoonlijke inzichten en visies, leidt tot het formuleren van de visie (fase 2).

Zo vormt het ontwerpmatig onderzoek de basis van een flexibel stedenbouwkundig ontwikkelingsmodel. Onderzoek naar de mogelijke ruimtelijke scenario's is hierbij belangrijker dan het ontwerp als eindproduct. Het ontwerpmatig onderzoek wordt dus meestal niet ingezet als een finaal plan, maar eerder als een methode, dat via nauwgezette en kritische lezing van de gegeven ruimte en de opgave concrete ontwikkelingsmogelijkheden wil definiëren.

- Het boek 'Gelijktijdige landschappen - verbeelding van een regionaal kanaalpark Bossuit-Kortrijk' opgemaakt door OSA-KU Leuven, Leiedal en een groep jonge ontwerpers o.l.v. Bruno De Meulder (2007) werd als inspiratiebron en toetsingskader gehanteerd tijdens de workshops.

De resultaten van de workshops (verschillende presentatietechnieken schetsen, referentiebeelden, collages,...) werden visueel en tekstueel aangevuld en worden in deze bundel gepresenteerd als wervend beeldmateriaal voor de vier bouwstenen van het kanaal: het kanaallichaam, de kanaaldorpen, de eco-agrarische kanaallandschappen en de drie hotspots.

FASE 4 - Strategisch actieplan

In de laatste fase werd een strategisch actieplan opgemaakt waarin maatregelen, acties en deelacties ter realisatie van de visie en de concrete inrichtingsvoorstellen werden opgelijst met vermelding van verantwoordelijke actor en de voorgestelde timing op korte, middellange of lange termijn.

GOEDKEURING en OPVOLGING

Het eindrapport werd ter goedkeuring voorgelegd aan de deputatie.

De provincie volgt de uitvoering van de visie en het actieplan verder op. Hiervoor wordt een gepaste projectstructuur opgezet, samengesteld uit een vertegenwoordiging van alle bestuurniveaus en betrokken verenigingen.

Hoe beoordeelt u ...	slecht	matig	goed	zeer goed	blanco
de bereikbaarheid van het kanaal met de auto	3	1	14	1	1
de bereikbaarheid van het kanaal met de fiets	1	1	11	7	0
de bereikbaarheid van het kanaal te voet	0	1	12	6	1
parkeermogelijkheden in de omgeving van het kanaal	3	10	7	0	0
de wandel- en fietspaden langs het kanaal	1	5	13	1	0
de rust- en stopplaatsen langs het kanaal	4	6	7	1	2
de hengelpaatsen en de toegang tot het water	1	5	9	1	4
het toeristisch aanbod op en langs het water	3	10	5	0	2
het logiesaanbod in de omgeving van het kanaal	11	7	0	0	2
de infopanelen langs het kanaal	6	10	3	0	1
het toeristisch onthaalpunt 'pompgebouw Bossuit'	0	1	11	6	2
de bewegwijzering naar andere recreatiegebieden, cafés, ...	7	9	2	0	2
de natuurexploitatie in het Orveytbos	1	0	11	1	7
de algemene natuurlijke inrichting van het kanaal	1	5	7	4	3
de zwemmogelijkheden en de waterkwaliteit	2	10	2	2	4
de (watergebonden) bedrijvigheid langs het kanaal	3	7	5	0	5
het uitzicht van de kaaien in Kortrijk (van Leie tot R8)	3	6	4	1	6
de aanlegmogelijkheden voor kano's, kajaks, ...	4	5	7	0	4
het aanbod aan pleziervaart en de opstapmogelijkheden	6	4	5	0	5
de snelvaartzone voor waterski en wakeboard	2	6	6	0	6
de algemene veiligheid (voldoende verlichting, zwerfvuil, ...)	2	9	4	0	5
De algemene beoordeling is ...	64	118	145	31	62

1.2 Werkvelden

In Zuid-West-Vlaanderen wordt het kanaal beschouwd als één van de elementen die, naast de Leie en de Schelde, het Interfluvium structureren. De provincie West-Vlaanderen kende het kanaal een taak toe in haar structuurplan. Als regionaal ruimtelijk element ligt het hoofdaccent van het kanaal op het versterken van de **natuurlijke, landschappelijke en toeristisch-recreatieve functies**. Deze drie programma's beschikken over de beste opportuniteiten om de geïntegreerde visie van het kanaal waar te maken.

De vooropgestelde provinciale ambitie voor het kanaal bepaalt ook in grote mate de werkvelden waarop wordt gefocust in deze tekst: toerisme, landschapsopbouw en de mogelijkheden voor natuur en ecologie.

Drie thema's worden in deze visie daarom slechts zijdelings aangeraakt. Nochtans vormen zij belangrijke elementen binnen de kanaalomgeving en bepalen het uitgangspunt voor het boek 'Gelijktijdige landschappen':

De **economische activiteiten** concentreren zich vooral in het verstedelijkte landschap langs het kanaal. Zowel ruimtelijk als planologisch is hun aanwezigheid op deze plek te motiveren. Uitgangspunt is dat bestaande watergebonden bedrijvigheid langs het kanaal een plaats moet krijgen en behouden. Verdere uitspraken over de aanpak en de interne invulling, werking en ontsluiting van de bedrijfssites worden niet opgenomen in deze studie. Zo wordt de Bekaertsite, die deels in ongebruik is, in de studie enkel kort aangehaald als een potentiële vestigingsplaats voor watergebonden bedrijvigheid.

Er worden wel voorstellen geformuleerd voor het vaak moeilijke samenspel tussen het fietspad en de laad- en loszones.

Landbouw is het tweede thema. In de studie wordt de sector niet behandeld vanuit het gebruik van de gronden, wel vanuit de landschappelijke waarde die landbouw heeft voor de kanaalomgeving. In het open landschap van het Interfluvium wordt de kanaalzone bepaald door de landbouw. Ondermeer door hun inspanningen is het landschap van het kanaal geworden tot wat het nu is: een gedifferentieerd landschap waar akker- en weilanden een belangrijk aandeel in vertegenwoordigen. Het landbouwareaal wordt zoveel mogelijk gerespecteerd. Het is immers niet de bedoeling om de landbouwactiviteiten over een compleet nieuwe boeg te gooien. Integendeel, de reden waarom heel wat gebruikers de algemene inrichting van het kanaal appreciëren (zie enquête hiernaast) is dankzij de mooie wijdse landbouwgebieden in de omgeving van het kanaal.

Het landbouwareaal wordt wel als werkveld aangehaald in het kader van landschapsopbouw. Hierbij werd ondermeer volgende vraag gesteld: Welke ingrediënten kunnen aan het bestaande landschap worden

toegevoegd om de kanaalzone nog duidelijker te differentiëren? De voorstellen m.b.t. een toekomstige inkleding van het omringende open landschap van het kanaal moeten worden beschouwd als suggestieve wensbeelden. De inrichtingsvoorstellen zijn immers niet gebaseerd op een grondige analyse van bodemsamenstelling en grondeigendom. De nieuwe landschappen dienen bovendien rekening te houden met de huidige landbouwbedrijfsvoering en kunnen enkel tot stand komen in samenspraak met de betrokken landbouwers. Vandaar dat de landbouwsector structureel moet worden betrokken bij de concrete realisatie van de geïntegreerde lange-termijnvisie voor het kanaal Bossuit-Kortrijk. Het is dus evident dat de landbouwsector wordt geconsulteerd en betrokken bij de realisatie van de geïntegreerde lange-termijnvisie voor het kanaal.

Het is ook belangrijk om te vermelden dat vanuit de agrarische sector reeds inspanningen worden geleverd om het landschap verder op te waarderen, o.a. door het opmaken van landschapsbedrijfsplannen i.s.m. de Provincie. Dit bewijst dat meer en meer landbouwers bereid zijn om, samen met andere partners, te werken aan een uniek kanaallandschap.

Het laatste thema dat enkel zijdelings wordt belicht in deze studie is **wonen**. Zowel de opdrachtgever Provincie West-Vlaanderen als Leiedal zijn er zich van bewust dat de bewoners van de kanaalomgeving een belangrijke groep van gebruikers zijn. Stedelijke ontwikkeling en de leefbaarheid van de woongemeenschappen in het Interfluvium (Knokke, Moen) en de Scheldevallei (Bossuit) overstijgt echter het verhaal van het kanaal. In deze studie wordt het kanaal beschouwd als een potentie voor de stad en de dorpen. De mogelijke meerwaarde die kan worden gegenereerd uit de nabijheid van water en het landschap wordt dan ook aangegrepen om de dorpen en de stadsdelen langs het waters sterker te profileren en vorm te geven.

Alles wat de woon- en leefkwaliteit betreft, wat veel breder (o.a. socio-economische maatregelen) is dan de uitwerking van een ruimtelijk-programmatorische visie voor de kanaalzone, wordt hier niet besproken. Door de Provincie werd hierover uitgebreid studiewerk verricht in het kader van de leefkwaliteit van de dorpen tussen Leie en Schelde. Ook binnen het doortochtenbeleid werden een aantal acties uitgevoerd en worden plannen gemaakt om de verkeersleefbaarheid in de dorpen te vergroten. Deze studies en de geïntegreerde visie van het kanaal vullen elkaar aan en moeten worden geïmplementeerd binnen de verschillende beleidskaders omtrent wonen en leven.

Ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos - regio Leiestreek Vlaamse Overheid - maart 2008



Kaart 6b : Gewenste ruimtelijke structuur Zandlemig en lemig interfluvium
Gebied Zuid: omgeving Zwevegem

- Referentie
- ++++ gemeentegrens
 - nederzettingenstructuur
 - wegen



1.3 Context

Voor de geïntegreerde gebiedsgerichte visievorming voor het kanaal Bossuit-Kortrijk vinden we een belangrijke voorzet binnen de bestaande planningscontext op Vlaams, provinciaal en gemeentelijk niveau.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

In het RSV krijgt het kanaal slechts een beperkte vervoersfunctie. Een maximale integratie van alle functies op en langs het water moet worden nagestreefd.

De rivieren en kanalen hebben een functie voor goederentransport, voor waterbeheersing, voor proceswatervoorziening, voor economische activiteiten, voor drinkwatervoorziening, voor natuurontwikkeling (ecologische functie) en voor watergebonden recreatie. Ze zijn structurerend voor het omgevende gebied.

De waterwegeninfrastructuur vormt een net met uiteenlopende technische eigenschappen en met verschillend belang voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van Vlaanderen.

Op basis van het belang in internationaal verband en op basis van de hoofdfunctie wordt het Vlaamse waterwegennet ingedeeld in een secundair en een hoofdwaterwegennet. Het hoofdwaterwegennet verzorgt de verbindingen van (inter)nationaal en Vlaams niveau. Het secundair waterwegennet heeft een complementaire functie en zorgt voor de toevoer (een verzamelnet) naar het hoofdwaterwegennet.

Het kanaal Bossuit-Kortrijk wordt tot het secundaire waterwegennet gerekend. Op basis van het afbakeningscriterium over de minimumtonnage dat dient te worden vervoerd over een waterweg, kan worden gesteld dat het kanaal (minder dan 4% van de totale vervoerde vracht over water) op dit ogenblik geen belangrijke vervoersfunctie vervult. Alhoewel op Vlaams niveau de vervoersfunctie ook op het secundair waterwegennet richtinggevend (o.a. voor afvaltransporten) is, moet ten opzichte van de recreatieve, de landschappelijke en de waterwinningsfunctie de maximale integratie van alle functies worden nagestreefd.

Op basis van de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk, die een uitvoering is van het RSV, ligt het kanaal deels in het stedelijk gebied en deel in het buitengebied.

Vanaf de Leie (Kortrijk) tot aan Transfo (Zwevegem) liggen beide kanaaloevers grotendeels **in het regionaalstedelijk gebied Kortrijk. Volgende ontwikkelingsperspectieven zijn van toepassing:**

- **Versterken van de multifunctionaliteit**
- **Optimaliseren van de aanwezige recreatieve en toeristische voorzieningen**

Uitzondering is de noordelijke kanaaloever t.h.v. Esser en de Kanaalbossen, op het grondgebied van Harelbeke en Zwevegem. Dit gebied is **in het buitengebied** gelegen. Hier gelden dezelfde ontwikkelingsperspectieven als het kanaaldeel gelegen tussen Transfo (Zwevegem) en de Schelde (Bossuit-Avelgem). **Deze perspectieven focussen veel meer op het behoud van de aanwezige open-ruimtefuncties en de zachte sectoren.** De groeipotenties voor de dorpen langs het kanaal zijn beperkt en de openheid van het golvend landschap dient te worden versterkt. **De ontwikkelingsperspectieven voor het kanaal in het buitengebied zijn een provinciale bevoegdheid.**

Een tweede uitvoering van het RSV is de herbevestiging van agrarische gebieden in de regio Kortrijk. De Vlaamse Regering hechtte op 24 oktober 2008 haar goedkeuring aan het operationaal uitvoeringsprogramma. Voor de omgeving van het kanaal worden grote delen niet louter herbevestigd, maar gekoppeld aan de opmaak van gewestelijke RUP's op korte termijn en RUP's na verder onderzoek.

- RUP op korte termijn: omgeving Mortagnebos - Orveytbos
- RUP's na verder onderzoek:
 - Omgeving Banhoutbos en ontginning Kwadestraat: hernemen van de agrarische bestemming op de gewestplannen voor delen van het landbouwgebied samen met de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, rekening houdend met het behoud en versterken van het typische landschap van het Banhoutbos en omgeving.
 - Vallei van de Bouvriebeek-Bossuit: hernemen van de agrarische bestemming op de gewestplannen voor delen van het landbouwgebied samen met de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, rekening houdend met het behoud en versterken van het typische landschap van de omgeving van Bossuit en van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van het kasteeldomein van Bossuit.

Voor de omgeving Mortagnebos - Orveytbos werd een verordenend plan opgemaakt in het kader van het gewestelijk RUP 'Leievallei en open-ruimte-omgeving Kortrijk' (beslissing Vlaamse Regering 7 november 2008). Naast de aanduiding van natuur- en bosgebied wordt de omgeving aangeduid als een verwevingsgebied voor landbouw, natuur, bos, waterberging en landschapsherstel.

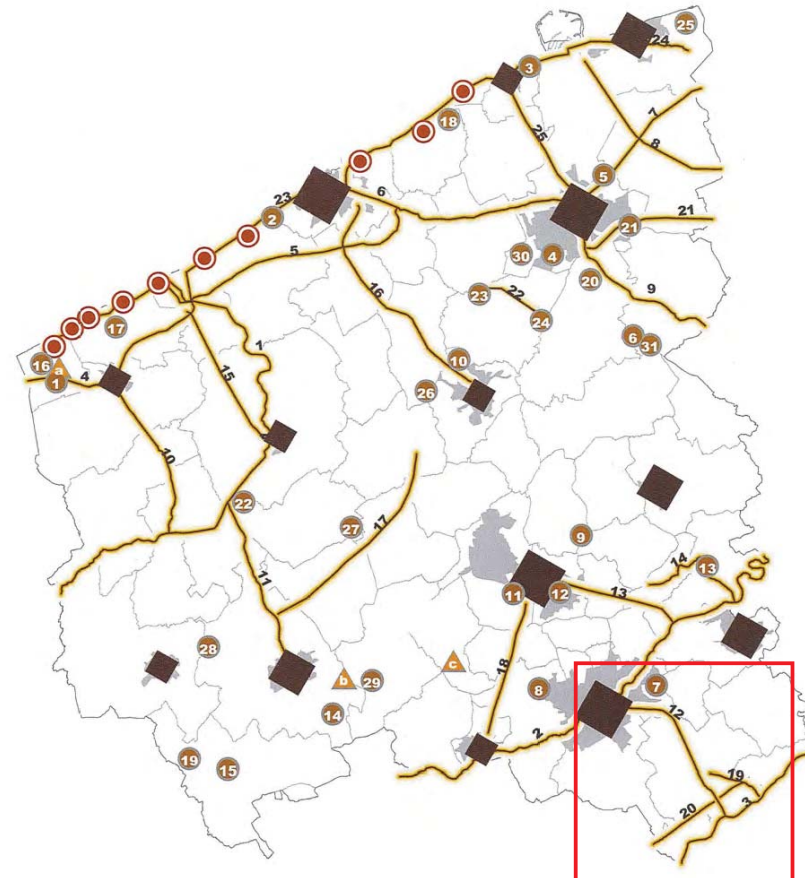
Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen

Het Kanaal Bossuit-Kortrijk heeft een rol als natuurlijk, landschappelijk en toeristisch-recreatief lijnelement binnen de Interfluviumruimte.

Het kanaal heeft zijn vervoersfunctie, behoudens de ontsluiting van enkele watergebonden bedrijven, grotendeels verloren. De uitbouw van de Leie als hoofdwaterweg naar Frankrijk maakt een doorgaande verbinding op groot gabariet tussen Leie en Schelde overbodig.

Selectie ruimtelijke structuur toerisme en recreatie

- 2. Schelde
- 3. Leie
- 12. Kanaal Bossuit-Kortrijk
- 19. spoorwegbedding Kortrijk-Avelgem
- 20. spoorwegbedding Dottignies-Avelgem
- 7. Provinciaal domein Gavers



Het handhaven van de huidige doorvaartmogelijkheden biedt mogelijkheden om natuurlijke, landschappelijke en recreatieve potenties te ontwikkelen. Een geïntegreerde visie op dit lijnelement wordt uitgewerkt. Deze actie wordt ook geformuleerd in het bindend gedeelte.

In de omgeving van het kanaal worden een aantal belangrijke landschappelijke elementen geselecteerd:

- Gave landschappen komen in hoofdzaak voor in het buitengebied en bestaan uit de relictzones van de traditionele landschappen. De term 'gaaf' slaat dus op de uitgesproken relictwaarde en de samenhang tussen de landschapkenmerken. In deze categorie hebben recente ruimtelijke ingrepen dus geen afbreuk gedaan aan het traditionele karakter van het landschap. Het beleid voor gave landschappen is gericht op het behouden en het versterken van de traditionele kenmerken en de karakteristieke relictten. Dit impliceert niet dat nieuwe ingrepen worden uitgesloten. Wel dient een verhoogde aandacht uit te gaan naar de wijze waarop de ingreep rekening houdt met de landschappelijke draagkracht van het gebied en dit in samenhang met de structurerende elementen en componenten. Ook het maximaal behoud van de open ruimte en de structuurkenmerken van het gebied staan voorop. Het betreft volgende gave landschappen:
 - Gavers
 - Heuvelstreek Zwevegem – Kooigem – Ingoogem
 - Scheldevallei en Meersen
- Ankerplaatsen zijn de meest waardevolle landschappelijke plaatsen. Ankerplaatsen komen meestal voor in gave landschappen en vormen er een essentieel onderdeel van. Voor ankerplaatsen is het aangewezen om alle vormen van versnippering en veranderingen of toevoegingen van storende elementen, die de samenhang van de ankerplaats verstoren, tegen te gaan. Ankerplaatsen in de omgeving van het kanaal zijn:
 - Banhoutbos
 - Sint-Pietersbrug
 - Bossuit
- Structureerende landschapselementen en -componenten zijn visueel waarneembare objecten in het landschap. Open-ruimteverbindingen, die per definitie geen 'objecten' zijn, worden in deze categorie ook opgenomen omdat eenzelfde beleid geldt. Landschapselementen en -componenten kunnen meerdere landschapseenheden doorkruisen. Dergelijk landschappelijk element of - component vormt een geheel waardoor een apart landschappelijk beleid nodig kan zijn, los van de landschapseenheden.

Het beleid voor structurerende elementen is gericht op het behouden en versterken van de visuele kwaliteit en herkenbaarheid van het element of component, inclusief de zichtzones. Hierbij dient een vrijwaring van bebouwing en andere storende elementen door de afbakening van bouwvrije en serrevrije zones te gebeuren.

Voor structurerende lineaire elementen, open-ruimteverbindingen en reliëfcomponenten is het bovendien van belang dat versnippering wordt tegengegaan zodat de verbindingfunctie gevrijwaard blijft. In de omgeving van het kanaal vinden we:

- Structurerende reliëfcomponenten: heuvelstreek Schelde-Leie-Interfluvium, Scheldevallei
- Structurerend lineair element: oude spoorwegbedding Dottignies-Avelgem
- Open-ruimteverbinding tussen Deerlijk en Zwevegem (gebied Esser)

Gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen

De gemeentelijke structuurplannen verfijnen de plannen van hoger niveau en ondersteunen de geformuleerde beleidsopties.

Kortrijk

In het Gemeentelijk structuurplan Kortrijk wordt het Kanaal Bossuit-Kortrijk aangeduid als een belangrijke ontwikkelingsas door de uitzonderlijke potenties voor het creëren van een identiteit voor Kortrijk. Net zoals de Leie in de binnenstad is het kanaal ook een aangrijpingspunt voor strategische en stedelijke ingrepen die inspelen op de aanwezigheid van water.

Waar het bij de Leie gaat over een opwaardering van de binnenstad die een uitgesproken regionale rol te spelen heeft, moeten ingrepen langs het kanaal gericht zijn, **op het opwaarderen van de directe woonomgeving.**

De stad Kortrijk neemt initiatieven om de vernieuwing van de kanaalomgeving te ondersteunen door de heraanleg van het openbaar domein. Er wordt rekening gehouden met een mogelijke verbreding van het kanaal langs de noordzijde. Dit houdt in dat grootschalige ingrepen, zoals het vernieuwen van bestaande bedrijfspanden, rekening moeten houden met de verbreding van het kanaal. De ruimte die vrij blijft wordt aangelegd als een publieke groene ruimte.

De oevers langs beide zijden van het kanaal worden verkeersluw gemaakt. Daardoor verbetert het contact met het water en wordt het kanaal een opportuniteit voor de ontwikkeling van wonen en stedelijke activiteiten.

Harelbeke

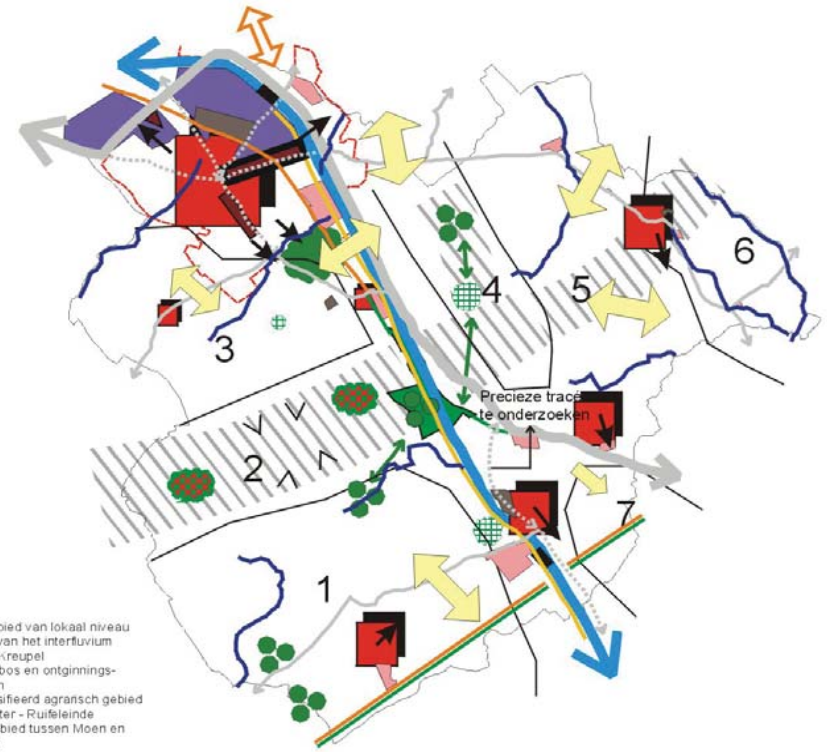
Op het grondgebied van Harelbeke wordt het kanaal aangeduid als **een multi-functionele as in het stedelijk gebied.**

Het Kanaalbos vervult samen met het kanaal een recreatieve functie, niet louter voor Stasegem maar ook als onderdeel van de recreatieve as tussen Kortrijk en Bossuit. De bosstrook vormt tevens een groenscherm tussen Stasegem-dorp en de bedrijvigheid aan de overkant van het kanaal. Het is voor de stad Harelbeke belangrijk om deze beboste strook langs het kanaal maximaal te behouden.

Ter hoogte van het strategisch woonproject Marbra-Lys dient een

**Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan
Zwevegem**

-  Beek nevenfunctie natuur
-  natuur langs spoor
-  route voor langzaam
-  verkeer
-  kamlijn
-  bos
-  natuurgebied
-  ecologische relatie
-  natuurontwikkeling
-  Lettenhofpark
-  verkaveld bos
-  leefbare kern
-  Stedelijk gebied
-  uitbreiding wonen
-  open ruimte verbinding
-  lokaal /regionaal
-  bedrijventerrein
-  heroriëntatieproject
-  verbinding met de Gavers
-  kleinhandel
-  secundaire weg
-  lokale weg I
-  lokale weg II
-  Landbouwgebied



1. Gaaf gebied van lokaal niveau
2. kamlijn van het interfluvium
3. knoikke-kreupel
4. Banhoubos en ontginningsgebieden
5. Geïntensifieerd agrarisch gebied
6. Neerlouter - Rulfeleinde
7. Open gebied tussen Moen en Heestert

volwaardig waterfront (jaagpad, kade, aanlegsteiger, ...) te worden uitgebouwd. Op het einde van de Vaartstraat kan een informatiepunt voor fietsers en wandelaars worden uitgebouwd, gekoppeld aan beperkte parkeermogelijkheid.

Er moet werk gemaakt worden van een volwaardige fietsroute langs het kanaal. Deze fietsroute maakt deel uit van de uitbouw van een functioneel-recreatieve fietsroute tussen Kortrijk en Zwevegem. Langs de Kanaalstraat dient vooral de functionaliteit en daarmee ook de veiligheid van het bestaande fietspad geoptimaliseerd te worden. Knelpunten zijn de kaaimuren (loskaaien) en de aansluitingsmogelijkheden op de bruggen.

Naast de functie als recreatieve as heeft het kanaal t.h.v. Harelbeke ook een economische functie. De laadkaaien t.h.v. het bedrijventerrein Stasegem-Kanaalzone dienen maximaal benut te worden. Er wordt prioritair geopteerd voor de vestiging van watergebonden bedrijfsactiviteiten op de bedrijfspercelen langs het kanaal.

Het water van het kanaal wordt gebruikt in het drinkwaterproces. Het behoud en de verdere uitbouw van het waterzuiveringsstation zijn belangrijk om een goede werking in te toekomst te verzekeren.

Zwevegem

De gemeente Zwevegem ontwikkelt een visie over het Kanaal Bossuit-Kortrijk met een aantal suggesties naar de hogere overheden.

Het kanaal is een infrastructuur die het ganse grondgebied van Zwevegem doorsnijdt. Het kanaal maakt zowel deel uit van het stedelijk gebied als van het buitengebied. Deze unieke situatie leent zich ertoe om van het kanaal een echt schakelement te maken tussen deze complementaire ruimtes. **De reeds bestaande verweving van functies moet behouden en verder versterkt worden.** Men mag niet streven naar een éézijdige invulling van de kanaalomgeving. Maar de onderlinge verhoudingen tussen de functies moeten worden bijgestuurd. **Op termijn moeten natuurontwikkeling en recreatie, naast het prioritaire transport over water ook voldoende mogelijkheden krijgen en worden wonen en waterwinning eveneens belangrijke nevenfuncties.**

Het is de bedoeling om op welgekozen locaties natuurontwikkelingsprojecten op te starten en te ondersteunen. Hierbij wordt gedacht aan natuurontwikkeling ter hoogte van oude ontginningsgebieden en stortgebieden. Dit geldt als suggestie voor het Vlaams Gewest.

Volgende elementen maken essentieel deel uit van de groene as.

Natuurontwikkelingsprojecten	Verbindingselementen
Lettenhofpark	Beekvallei van de Slijpbeek
Banhoutbos	Verbinding met Kwadestraat
Kleiontginning Kwadestraat	Verbinding met kanaal
Vaarttaluds/Kraaibos/Mortagnebos	Verbinding Mortagnebos – Orveytbos via beekvallei van de Braambeek
Oliebergpark	Verbinding Orveytbos – IMOG-site
IMOG-site	Beekvallei van de Bouveriebeek

Daarnaast ligt de nadruk op de onderlinge verbinding van de verschillende locaties. Deze verbindingen kunnen tot stand gebracht worden door het kanaal, de spoorwegtaluds, kleine landschapselementen en de beekvalleien. **Het kanaal zelf heeft een belangrijke ecologische corridorfunctie.** Dit houdt in dat het water en de oevers van het kanaal bijdragen aan de verspreiding van de fauna en flora.

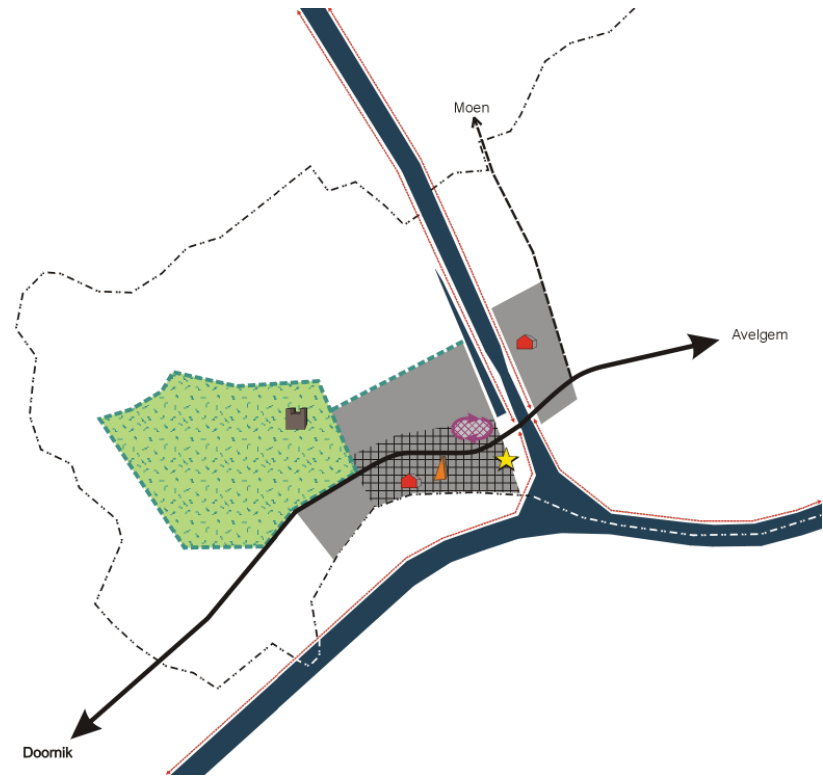
De laagdynamische toeristisch-recreatieve potenties van het kanaal moeten voldoende benut worden. **Zeker de recreatieve functies zoals fietsen, wandelen, ruitersport, pleziervaart of hengelsport, die geen bebouwing of uitgebreide infrastructurale voorzieningen vragen, moeten meer mogelijkheden krijgen.** De recreatie moet steeds rekening houden met de draagkracht van het gebied. Er wordt een onderscheid gemaakt volgens de intensiteit van de recreatie. Het kan niet de bedoeling zijn om overal nieuwe voorzieningen te ontwikkelen. In de dorpscentra zijn reeds verschillende voorzieningen aanwezig. De wisselwerking tussen de aanwezigheid van recreanten en de bestaande voorzieningen in de aanpalende bebouwde kernen dient te worden nagestreefd en geactiveerd. De bestaande horecabedrijven, gelegen in de nabijheid van de recreatieve circuits langs het kanaal, kunnen inspelen op de wensen en verwachtingen van de recreanten voor zover de ruimtelijke draagkracht hierbij niet overschreden wordt; een gerichte toeristische ontwikkeling staat immers voorop.

De vervoersfunctie van het kanaal is in de huidige situatie miniem. In de toekomst kan door de volledige verbreding van het kanaal op het grondgebied van Kortrijk de betekenis van het kanaal voor de vervoersfunctie opnieuw toenemen. Vandaar dat bij de inplanting en toekenning van nieuwe functies het effect op de vervoersfunctie steeds bekeken moet worden. Nieuwe watergebonden bedrijvigheid kan enkel ontwikkeld worden in het stedelijk gebied. De bestaande loskade te Moen kan wel gebruikt worden voor de aanvoer van afval per schip naar de IMOG-site. **Nieuwe kades en de ontwikkeling van de bestaande kade- en laad/losinfrastructuur moet rekening houden met de toeristische functie van het kanaal.** Het jaagpad moet in ieder geval doorlopen.

De gemeente opteert ervoor om wonen aan het water te stimuleren. Op die manier wordt de relatie met het water aangegaan en kan er een nieuwe omgeving gecreëerd worden die het centrum opwaardeert.

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Avelgem

-  Centrumgebied van Bossuit
-  Verblijfsgebied van Bossuit
-  Kasteelpark van Bossuit
-  Herinvulling leegstaande fabriek
-  Wooninbreiding op korte termijn
-  Sint-Amelbergakerk
-  Oude pompgebouw als centrum voor Riviertoerisme en VVV
-  Kasteel van Bossuit
-  N353 als secundaire weg en centrumstraat
-  Moenstraat als lokale kernontsluitingsweg
-  Groene as als omranding
-  Fietsverbindingen
-  Gemeentegrens van Avelgem
-  Schelde en kanaal Bossuit-Kortrijk



Avelgem

Het Gemeentelijk structuurplan van Avelgem ondersteunt de bovenlokale natte ecologische functie van het kanaal. Deze functie bestaat uit de realisatie van een natuurlijke corridor tussen de Schelde en de Leie. Dit houdt in dat het water en de oevers van het kanaal moeten bijdragen aan de verspreiding en ontwikkeling van fauna en flora. Meer specifiek dienen in Bossuit de groen-ecologische kwaliteiten van de oude en nieuwe kanaalarm en hun oevers bewaard te blijven.

De verlaten spoorwegbeddingen Dottignies-Avelgem en Kortrijk-Avelgem werden in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan van West-Vlaanderen geselecteerd als 'droge ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang'. Ook hier dienen de beleidsopties en inrichting worden aangegeven door de provincie West-Vlaanderen. Op verschillende plaatsen langs deze oude spoorwegbeddingen zijn er reeds groenzones afgebakend, die worden behouden en versterkt. Daarnaast moeten er op specifieke plaatsen kleine landschapselementen worden voorzien. Hierdoor kan hun functie als droge ecologische verbindingen opgewaardeerd worden.

Aan de rand van de deekern Bossuit bevindt zich het parkdomein van het kasteel van Bossuit. Aansluitend bij het kasteel van Bossuit bevindt zich een natuurpark, dat ook de vallei van de Parochiebeek bevat en aansluit bij de Scheldevallei. De groen-ecologische kwaliteiten van beide entiteiten dienen maximaal behouden en zo mogelijk versterkt te worden. De gemeente wil – in samenwerking met de provincie West-Vlaanderen en de betrokken partners – de mogelijkheden om toerisme en recreatie toe te laten in het kasteel en het kasteelpark nader onderzoeken.

Het Kanaal Bossuit-Kortrijk kan als toeristische as geoptimaliseerd en uitgebouwd worden voor pleziervaart, watersport, hengelsport, fietsen, wandelen... . De oude spoorwegbeddingen kunnen geoptimaliseerd en uitgebouwd worden voor fietsen, wandelen, paardrijden, Het centrum voor Riviertoeerisme en VVV in het oude pompgebouw van Bossuit moet als toeristisch-recreatief knooppunt van de West-Vlaamse Scheldestreek blijven fungeren.

2 Het kanaal doorheen de tijd

Bronnen:

Brochure 'van Stoom naar Stroom – 200 jaar industrieel erfgoed in de West-Vlaamse Scheldestreek'

Brochure 'Transfo Zwevegem – de nieuwe bestemming van de elektriciteitscentrale Zwevegem', uitgave van Intercommunale Leiedal in opdracht van vzw Transfo Zwevegem

Brochure 'de vaartroute – langs het Kanaal Bossuit-Kortrijk', gepubliceerd n.a.v. de Open Monumentendag 2006 door het gemeentebestuur Zwevegem

Rond het midden van de 19e eeuw was de West-Vlaamse Scheldestreek nog erg landelijk en afgezonderd. Er waren nauwelijks steenwegen. Zwevegem en Heestert lagen wel aan de smalle rijksweg Kortrijk-Avelgem-Oudenaarde, waar ook Moen met een steenweg mee verbonden was. Voor de rest waren er vooral aarde- en grindwegen.

De periode van de grote infrastructuurwerken situeert zich vanaf de Onafhankelijkheid van België. Vanaf toen begon men met de kanalisatie van de Schelde en de Leie, de bouw van steenwegen, de aanleg van kanalen en de eerste spoorwegen.

De eerste plannen voor de aanleg van het Kanaal Bossuit-Kortrijk werden al in 1838 gelanceerd. Het duurde nog 20 jaar, met de Koninklijke goedkeuring van 16 januari 1857 en de toewijzing van de concessie van de werken, voor de eerste spade in de grond werd geplaatst.

De werken moesten binnen een termijn van drie jaar klaar zijn. De totale aanneming omvatte de bouw van 11 sluizen, het uitgraven van het tracé, de bouw van 18 bruggen, 15 woningen voor het

kanaalpersoneel, verscheidene duikers om beken onder het kanaal door te leiden en vooral de bekende tunnel op het grondgebied van Moen, de zogenaamde 'Souterrain', ongeveer 610 m lang en 6 m breed. Het was het enige kunstwerk van die aard toen in Vlaanderen. Op het kanaal was scheepsvaart tot 300 ton toegelaten.

De keuze van Bossuit als startplaats van het kanaal was helemaal niet toevallig. Het dorp leefde al vele jaren van de schippers op de Schelde. Toen het kanaal in gebruik werd genomen, in 1861, maakten enkele families van het voorttrekken van de schepen (of ketsen van schepen) over het kanaal een beroep of bijverdienste. Meestal gebeurde dat met paarden.

Het kanaal moest ook nog van water worden voorzien. Op een natuurlijke manier gebeurt dit niet, aangezien een heuvelrug de Scheldevallei scheidt van de Leievallei. Het water moest dus worden opgepompt. De pompinstallatie werd ondergebracht in het pompgebouw van Bossuit, waarin zich nu het bezoekerscentrum van de West-Vlaamse Scheldestreek bevindt. De eerste pompen werden aangedreven door stoommachines. De grote zaal was de machinezaal. Het bezoekerscentrum is ondergebracht in de voormalige generatorzaal. De plaats waar nu het café is ingericht, was vroeger de opslagplaats voor steenkool. Het bureau was vroeger de smidse. Later werden de stoommachines vervangen door een elektrische installatie.

In de jaren '70 werd het oude kanaal verbreed en gemoderniseerd voor scheepsvaart tot 1.350 ton. De verbreding werd echter niet volledig doorgevoerd. Tussen de Leie en de spoorwegbrug in Kortrijk behield

Stoepsfabriek



Droogloodsen op Littoral



het kanaal haar oorspronkelijke breedte. Op dit stuk werden de drie sluizen ook niet vervangen. Omwille van hun historische waarde zijn ze ondertussen beschermd als industrieel erfgoed. Door deze versmalling kunnen hedendaagse schepen het kanaal niet opvaren vanuit de Leie en werkt het kanaal vooral als insteeddok van de Schelde, voor goederenvervoer over het water.

Met de verbreding werd het oude pompgebouw in Bossuit vervangen door twee nieuwe stations: in Bossuit en in Moen. Ze moeten het water uit de Schelde aan twee van de vier sluizen naar het zogenaamde 'kruinpad' (het hoogste punt op het kanaal) pompen. Vandaar gebeurt de niveauregeling naar de Leie via de overige twee sluizen. De verbreding van het kanaal betekende ook het einde van het Souterrain, dat toen reeds met instortingsgevaar werd bedreigd.

De aanleg van het kanaal bracht ook nieuwe industrialisatie naar de streek. Een aantal van deze gebouwencomplexen zijn nog steeds aanwezig en worden beschouwd als waardevol industrieel erfgoed, zoals de Stoopsfabriek en de site Littoral in Kortrijk en Transfo in Zwevegem.

Transfo



- De Stoopsfabriek, langs de Spinnerijkaai in Kortrijk, werd gebouwd kort na 1900 als de weverij en spinnerij van textielbaron Camiel De Stoop. In 1928 werd de fabriek omgevormd tot textielververij nadat de spinnerijactiviteiten werden stilgelegd. De fabriek is een opmerkelijk voorbeeld van de industriële imitatiestijl, gekend onder de naam 'Manchester-stijl'. De industriëlen in kwestie wilden uitpakken met hun machtspositie in de samenleving door hun fabrieken een krijgshaftige uitstraling te geven. De Stoopsfabriek kreeg de imposante vorm van een middeleeuwse burcht, met inbegrip van kantelen, een verdedigingstoren, een donjon en een kapelletoren. De Stoopsfabriek heeft jaren leeggestaan en was ten prooi aan verval. De site werd recent gerenoveerd in functie van een gemengd programma van wonen (loftproject) en kantoren.
- In 1924 werd langs de Visserskaai in Kortrijk de pannenfabriek op de site Littoral uitgebouwd. Littoral is de enige plaats in Zuid-West-Vlaanderen waar je nog een pannenbakkerij is volle glorie kunt bewonderen, met ovens, opslagplaatsen, droogloodsen, schouw, machinezaal, ketelruimte en directiewoningen. Begin 2005 werd een belangrijk gedeelte van de historische site geklasseerd als industrieel erfgoed. De gebouwen worden momenteel gerenoveerd. Een groot deel van het meest imposante gebouw - de droogloodsen - zal worden ingenomen door de kantoren van Koramic. Enkele andere niet-beschermd gebouwen werden recent afgebroken.
- Rond 1911 werd de elektriciteitscentrale van Zwevegem, nu gekend onder de naam 'Transfo', gebouwd naast het bedrijf 'la Flandre'. De elektriciteitscentrale voorzag jarenlang grote delen van de regio van elektriciteit en stoom, maar raakte in 2001 in onbruik. Binnen de algemene trend om industrieel erfgoed opnieuw te valoriseren en te ontsluiten voor het publiek, werd in 2006 een masterplan voor de reconversie opgemaakt om deze site een nieuwe bestemming te geven in relatie tot de omgeving. Ondertussen werd een gedeelte van het gebouwencomplex gerestaureerd en ingericht voor culturele en recreatieve activiteiten op lokaal niveau (fuienzaal) en regionaal niveau (MICE-faciliteiten).

Het behoud van het historisch erfgoed komt vandaag de cultuurhistorische en toeristische waarde van het kanaal ten goede.

3 Het kanaal vandaag

Bronnen:

Dit hoofdstuk bundelt de gegevens uit een aantal terreinbezoeken, verschillende specifieke studies (o.a. onthaalplan interfluvium Leie-Schelde, synthesesnota natuur opgemaakt door milieuconsulent Jan Feryn), de beleidsdoelstellingen geformuleerd in de verschillende ruimtelijke beleidsplannen en informatie uit het boek 'gelijktijdige landschappen, verbeelding van een regionaal kanaalpark Bossuit-Kortrijk', samengesteld door OSA KU-Leuven en gepubliceerd door Leiedal.

3.1 Het kanaal in het stedelijk landschap

Onzichtbaar kanaal in Kortrijk

In het stedelijke gebied, tussen de kop aan de Leie en de spoorwegbrug, vormt het kanaal een grens in de oostelijke flank van de Kortrijkse stadsstructuur. Het kanaal is hier op z'n smalst (doorvaart tot 300 ton) en wordt beperkt gebruikt voor pleziervaart tussen Schelde en Leie.

Enkel de Gentsesteenweg verbindt de beide oevers van het kanaal. Deze brug heeft geen kwalitatieve waarde en geeft ook geen enkele betekenis aan de kanaalomgeving, zodat je het kanaal over bent zonder enig besef ervan. Dit 'einde van het wereldgevoel' typeert dit stuk van de kanaalzone. Momenteel valt het gebied buiten de maalstroom van de grote stedelijke ontwikkelingen.

Het is ooit anders geweest. De Steverlynck fabriek (Groeningekaai) en de Stoopsfabriek (Spinnerijkaai) zijn hiervan stille getuigen. De Steverlynck fabriek werd ondertussen verbouwd tot wooncomplex met een 50-tal lofts en een aantal woningen. De Stoopsfabriek wordt momenteel verbouwd. Op het gelijkvloers wordt ruimte gemaakt voor kantoren en winkels, erboven worden woongelegenheden

Zicht op de Vlaanderenkaai.



ingericht. Naast de Stoopsfabriek ligt het braakliggende terrein van de uitgebrande fabriek Beklon Spinning Mills.

Vandaag vertoont de omgeving van de Abdijkaai/Vlaanderenkaai zowel ruimtelijke als functionele verschillen met de omgeving van de Groeningekaai/Spinnerijkaai. De kop van het kanaal (Abdijkaai) langs de Leie is een oase van groen. In deze omgeving ligt de tennisclub Wikings en het openluchtzwembad ingepakt tussen de stadstuinen van de omringende villa's. Het samenspel van de beschermde sluis en het vernieuwde stadspark rond de nieuwe ringbrug over de Leie is een oase van rust midden in de stad.

De overkant van het kanaal (Vlaanderenkaai) en de omgeving van de Gentsesteenweg met het achterliggende leegstaande bedrijfscomplex Vetex sluiten veel nauwer aan bij de kanaalzone rond de Groeningekaai/Spinnerijkaai. De kades maken deel uit van de 19e eeuwse industriële arbeiderswijk die vorm geeft aan de oostelijke rand van de centrumstad. Zoals doorgaans in dit type wijken is het gebied sinds de jaren '70 ten prooi gevallen aan desindustrialisatie en verpaupering. Langs de stadszijde van het kanaal kenmerkt het weefsel zich door een dense bouwblokkenmorfologie van arbeiderswoningen, waarbij het binnenblok vaak nog eens werd opgevuld met een 'oversized' bedrijfspand. Langs de overzijde gaat het veeleer om een diffuse bebouwing waar de 19e eeuwse wijk wordt doorspekt met naoorlogse (sociale) woningen en kleinschalige loodsen.

Op de hoek van de Gentsesteenweg met de Spinnerijkaai hebben zich een aantal grootschalige kleinhandelszaken gevestigd. Op het einde van de Spinnerijkaai heeft een carting onderdak gevonden in een voormalig bedrijfspand.

In dit onwezenlijke gebied ligt het kanaal er verloren bij. Het stadswaefsel is slechts in beperkte mate gericht op het kanaal. Dit levert een kanaalomgeving op die maar half tot de stad behoort en ook maar half op het kanaal is gericht.

Langs de Stasegemsesteenweg staat een rij van woningen. Aan de achterzijde is dit het beeld langs het kanaal: een rommelig allegaartje van garageboxen.



Kanaallichaam op z'n smalst tussen spoorweg en R8

Tussen de spoorweg en de R8 worden beide oevers gekenmerkt door een voorstedelijk karakter, hoewel beide kanten dit op een totaal verschillende manier manifesteren. Op de noordoever zet de aangesloten industriële koek (opgesmukt met een rij arbeiderswoningen) zich voort, versus de naorlogse suburbane woonwijk aan de zuidelijke zijde. Geen van beide bebouwingsvormen gaat een wezenlijke relatie aan met het kanaal. Er is weinig aan te verhelpen. Marge voor onmiddellijke grootschalige ruimtelijke interventie is er wel op de zuidoever, voorlopig veel minder op de andere oever.

De industriële invulling staat vooral op de rand van de noordoever. Een bakstenen muur keert de (voormalige) bedrijfsactiviteiten volledig naar binnen. Ook de rijwoningen keren zich van het kanaal. Op deze plek kleurt een allegaartje van garageboxen de kanaalzijde. Een 3 m-brede onverharde strook langs het water maakt de doorgang voor fietsers en wandelaars mogelijk.

Aan de overzijde van het kanaal scheidt de Visserskaai de woonwijk van het kanaal. Tussen de weg en het water ligt een overmaatse groenstrook beplant met lage struiken. Ook hier staat het kanaal in hoofdzaak op zichzelf, zonder contact met de woonactiviteiten op de oever.

Kanaal tussen Stasegem-dorp en (watergebonden) bedrijvigheid

In Stasegem en Zwevegem lopen op de noordoever de perifere activiteiten over in het open landschap naar de Gavers, terwijl de zuidelijk-westelijke zijde overheerst wordt door een aaneenrijging van bedrijventerreinen van Kortrijk tot Zwevegem. Vanaf de brug van de R8 wordt de bebouwing tussen het kanaal en de Stasegemsesteenweg (Kortrijk) opnieuw gedomineerd door een overmaatse industriële stempel. Uitgezonderd de laad- en loskade van

Dumoulin is de relatie met het water beperkt. Een smalle strook tussen water en wand biedt net voldoende ruimte om langs het kanaal te fietsen.

Eens op Harelbeeks grondgebied start de woonkern van Stasegem. Met het nieuwe woonproject op de gronden van het voormalige bedrijf Marbra-Lys wil de stad de dorpskern van Stasegem verstevigen als kwalitatieve leefomgeving. In dit verhaal biedt de groene beboste oeverrand (Stasegembos), aangeplant op de vroegere bedding van het kanaal, een dubbele meerwaarde: als scherm naar de bedrijfsactiviteiten aan de overkant en als onderdeel van het recreatief netwerk langs het kanaal. Maar ook als ecologisch element (vooral dan het Kanaalbos) is deze beboste strook langs het water belangrijk. Met wat creatieve input kunnen Stasegembos/Kanaalbos nog een veel grotere betekenis krijgen in de uitwerking van de openruimteverbinding tussen het kanaal en de Gavers.

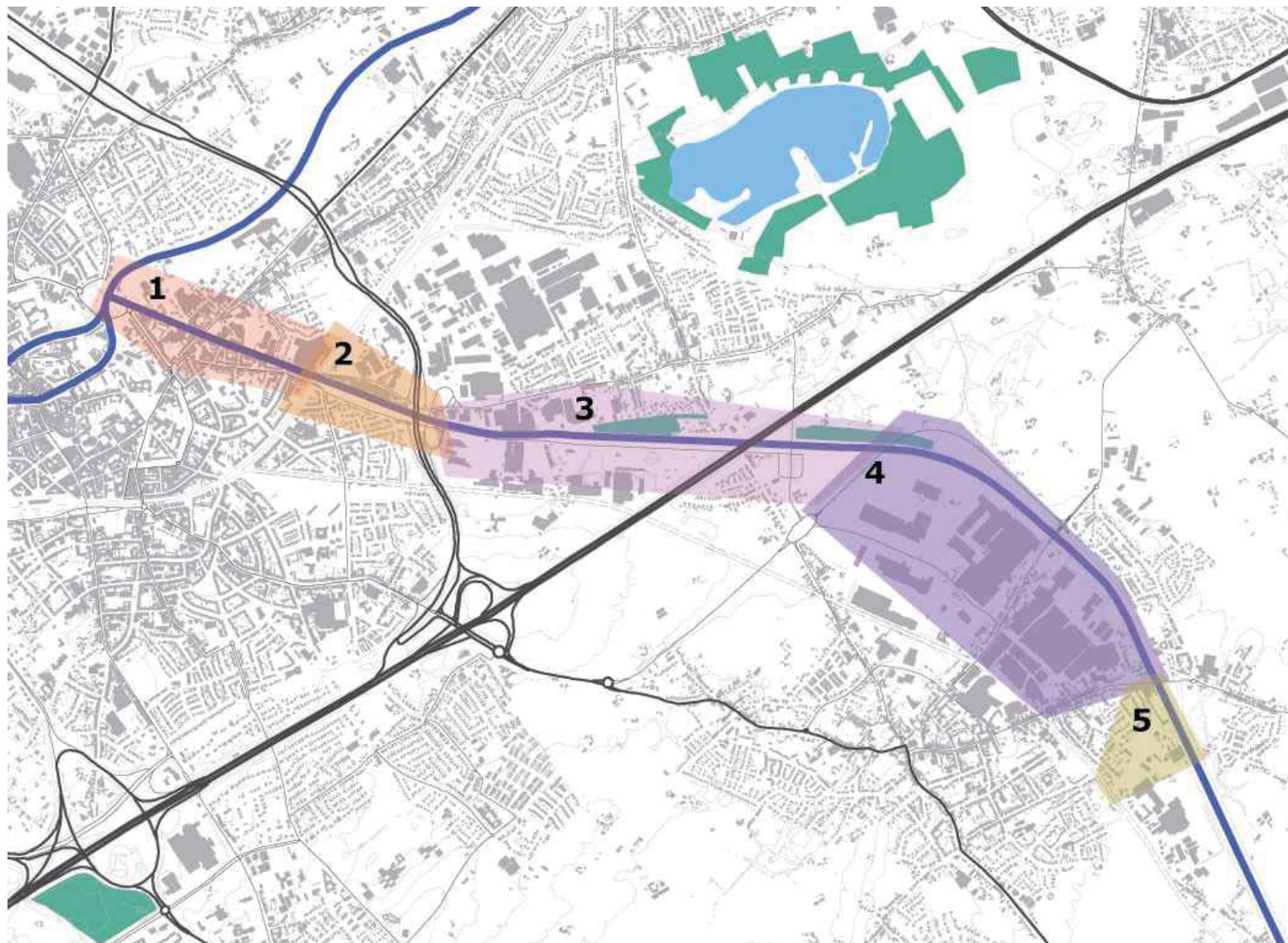
Aan de zuidelijke oever zijn een reeks van bedrijven gevestigd. De voormalige dakpannenfabrieksite 'Littoral' zal op korte termijn ingevuld worden met een nieuw lokaal bedrijventerrein. Deze ontwikkeling maakt deel uit van de regionale bedrijfsuitbreiding op Kortrijk-oost, met de aanleg van het hoogwaardig bedrijvenpark Evolis en het bedrijvenpark/researchpark Kapel ter Bede, gekoppeld aan de inplanting van (groot)stedelijke functies in de geklasseerde droogloodsen. De verkeersontsluiting bepaalt in grote mate de structurering van dit geheel. Een berekening (met verkeersmodellen) toont aan dat een interne verbindingsweg, met zowel een aansluiting op de N391 als op de Visserskaai richting R8, noodzakelijk zal zijn om een vlotte doorstroming van het verkeer te kunnen garanderen. In de plannen opgemaakt voor Evolis en Kapel ter Bede/Littoral werd met dit gegeven rekening gehouden. Aanpalend aan Littoral zijn een tweetal watergebonden bedrijven gevestigd. Ze hebben zich toegelegd op de verwerking van inerte materialen: Stadsbader is gesitueerd ten westen van de brug E17 en

De ringbrug over het kanaal.



Reconversie van het bedrijvencomplex Kortrijkse Textiel Maatschappij langs het kanaal t.h.v. de Luipaardbrug. Hier is weinig plaats voor de aanleg van een fietspad.





- 1 onzichtbaar kanaal in Kortrijk
- 2 kanaallichaam op z'n smalst tussen spoorweg en R8
- 3 kanaal tussen Stasegem-dorp en (watergebonden) bedrijvigheid
- 4 Bekaertsite tussen kanaal en Zwevegem
- 5 de Brug en Transfo: metamorfose langs het kanaal

BSV-Devamix ligt tussen de Beneluxbrug en de nieuwe brug N391. Beide locaties beschikken over een laad- en loskade langs het kanaal. Een groot deel van de aan- en afvoer gebeurt nog steeds via de weg. Dit zorgt voor een constante trafiek van vrachtwagens tussen de Beneluxbrug en R8. Geprangd tussen de brug E17 en de Beneluxbrug ligt de wijk Keizershoek (deel van Harelbeke).

Bekaertsite tussen kanaal en Zwevegem-dorp

Verderop, tussen de dorpskern van Zwevegem en het kanaal, heeft het bedrijf Bekaert zich de afgelopen decennia ontwikkeld tot een aangesloten mega-bedrijfssite. Het bedrijf groeide uit tot een verzameling van supergrote, in zichzelf gekeerde bedrijfshallen. Tegelijkertijd verkleinde de ruimtelijke verwevenheid met de dorpskern van Zwevegem. Via de Blokkestraat en de N391 werd de hele Bekaert-site gelinkt aan de E17. Nog in de jaren '70 werd een poging gedaan om het Bekaert-transport deels over het water te laten verlopen. Het kanaal werd ter plaatse verbreed, kades aangelegd, hijskranen aangevoerd en een zwaikom gebouwd. Jammer genoeg werd de sluis pas in de jaren '90 gemoderniseerd. Aangezien Bekaert zich tegen die tijd volledig had gericht op het transport via weg en spoor, kwam de grote investering langs het kanaal te laat. Bekaert heeft nooit gebruik gemaakt van de infrastructuur.

Sinds enige tijd kondigt zich een gedeeltelijke afbouw, diversificatie en specialisatie aan van de activiteiten van Bekaert te Zwevegem. Een eerste fragment van 24 hectaren werd reeds afgestoten. Sommige bedrijfshallen kennen nog slechts een minimaal gebruik. Andere zijn verouderd en leegstaand. Het lijkt onwaarschijnlijk dat grote nieuwe activiteiten in Zwevegem worden ondergebracht. Wel biedt dit potenties voor nieuwe watergebonden bedrijvigheid langs het kanaal die mogelijk van de uitgebouwde faciliteiten langs de zwaikom gebruik willen maken.

De Brug - Transfo: metamorfose langs het kanaal

Aan de voet van de brug over de Otegemstraat ligt het complex van 'de Brug' en daarbij aansluitend de site van de Zwevegense elektriciteitscentrale 'Transfo'. Het ontmoetingscentrum 'de Brug' werd door de gemeente aangekocht en gaf een nieuwe bestemming aan de voormalige weverij 'La Flandre'. In de gebouwen hebben tal van verenigingen, waaronder de Zwevegense kano- en kajakclub 'Sobeka', onderdak gevonden. De imposante elektriciteitscentrale is niet meer in gebruik, maar dit waardevolle industriële patrimonium staat aan de vooravond van een belangrijke metamorfose.

Als landmark werkt de site Transfo als knooppunt tussen het stedelijke landschap en het open landschap langs het kanaal. Met de reconversie van de site zal dit strategisch fragment worden getransformeerd tot een regionale toeristische-recreatieve en culturele trekpleister binnen een aangenaam groen kader.

In 2006 werd een masterplan uitgewerkt waarin de grote krijtlijnen voor de site worden vastgelegd. Het gebouwencomplex zal worden

ingericht voor evenementen, kunst en cultuur en MICE-activiteiten. De onbebouwde delen worden ingericht als park, waardoor de site deel zal uitmaken van het openbaar domein van Zwevegem. Doorheen het park kan een fietsverbinding worden aangelegd dat het jaagpad aan het oude spoorwegtracé linkt. Langs het kanaal wordt gedacht aan een stedelijke esplanade, die de verbinding maakt met OC de Brug. Voor de resterende constructies op het terrein, zoals de olieciternes en de waterbassins, wordt voorgesteld om deze in te richten om avontuurlijke sporten te beoefenen (touwenparcours, duikbassins, klimmuur). Door de ligging langs het kanaal is de site ook een ideale locatie voor watersporten. In de schaduw van deze transformatie wordt een nieuw woonproject gerealiseerd, op een deel van de Transfo-site dat als woongebied in het gewestplan is bestemd.

Knelpunten en troeven

Gebrek aan parkeerplaatsen voor de activiteiten op de kop (stad Kortrijk)

Op mooie zomerdagen (de piekmomenten) is er een gebrek (ongeveer 100 parkeerplaatsen) aan parking om alle bezoekers aan het openluchtzwembad fatsoenlijk op te vangen. Op de kop is ook de private tennisclub 'de Wikings' gevestigd. Deze activiteit zorgt voor bijkomende verkeersdruk op deze plek in de stad. Anderzijds is deze plek een groene ademruimte in het dense stadsweefsel, vooral in combinatie met de nieuwe Leieboorden. Bij de opmaak van een integrale visie voor het kanaal in het stedelijk landschap moet met deze dualiteit, recreatief programma versus groen, rekening worden gehouden.

Nood aan een integrale visie voor de kades (stad Kortrijk)

Momenteel gebeuren investeringen in de omgeving van het kanaal. Op zich is dit een goede zaak. Dit betekent dat de potenties van water in de stad, ook in Kortrijk, worden gewaardeerd. Maar het blijven te veel losse, individuele acties, uitgevoerd door private promotoren. Er is nood aan een sterke visie voor de kanaalomgeving, waarbij het kanaal terug een kwalitatief stadsdeel wordt.

Dit vraagt een concrete aanpak uitgaande van een integraal inrichtingsplan, met uitspraken over de functionele invulling, concrete suggesties voor de herinrichting van het publieke domein en voorstellen voor de parkeerproblematiek.

Deze integrale aanpak mag de mogelijke herkalibreringswerken van het kanaal niet verhinderen. Dit betekent dat bij uitvoering van nieuwe bouwprojecten een bouwvrije zone langs het kanaal moet worden gerespecteerd om een verbreding mogelijk te maken. Momenteel houdt de stad Kortrijk rekening met een verbreding van de oever langs de Abdijkaai/Spinnerijkaai.

Nood aan meer contact tussen kanaal en de activiteiten op de oevers (stad Kortrijk)

Zoals reeds aangehaald, functioneren het kanaal en de activiteiten langs de oevers als twee aparte structuren. Er moet werk worden gemaakt van een aantal sterke dwarsverbindingen vanuit de randen naar het kanaal. Ook door het aantrekken van stedelijke activiteiten op de noordoever, die het kanaal als meerwaarde beschouwen (bv.

wonen), kan de relatie tussen water en oever worden versterkt. De recente investeringen in een aantal bedrijfssites is een eerste positieve aanzet. Zo is er het reconversieproject van het bedrijfspand langs de Stasegemsesteenweg, waarbij nieuwe openingen in de bakstenen wand zich richten naar het kanaal. Een groter project is de reconversie van de bedrijvensite van de Kortrijkse Textiel Maatschappij (KTM). Hier werd de oude gevelwand van de bedrijfshallen volledig ontmanteld en vervangen door een kwaliteitsvolle gevelarchitectuur. De bedrijfssite werd ook deels ontpit waardoor de link met het kanaal veel sterker is. Zo'n projecten kunnen alleen maar worden aangemoedigd en tonen aan dat het kanaal in het verstedelijkte gebied voldoende draagkracht heeft voor het opnemen van een mix van functies.

De bedrijfssite van KTM werd ontpit waardoor een nieuw plein aan het water ontstaat.



Gebrek aan ruimte voor het aanleggen van een volwaardig fietspad (stad Kortrijk)

Op bepaalde plaatsen langs de kanaaloevers in Kortrijk ontbreekt de ruimte voor de aanleg van een doorgaande recreatieve fietsroute. Op de zuidoever, langs de kant van de woonwijk, is er meer dan voldoende ruimte in de groenstrook om een fietspad in te richten. Op de noordoever is de strook tussen het water en bepaalde gebouwen smal, maar is de aanleg van een fiets- of wandelpad niet onmogelijk. Concrete inrichtingsplannen moeten meer duidelijkheid bieden over de mogelijkheden voor de inrichting van een voldoende breed fietspad op deze specifieke plekken (zoals o.a. ter hoogte van de bloemmolens Dumoulin).

Watergebonden bedrijvigheid versus continue fietsroute langs het kanaal (stad Harelbeke - Stasegem en gemeente Zwevegem)

Watergebonden bedrijvigheid is een goede zaak, immers op die manier wordt het wegennet ontlast. Langs het kanaal gaan deze watergebonden activiteiten echter gepaard met kwaliteitsverlies van de recreatieve fietsroute. Wanneer de grondstoffen worden gelost op de kade, moet voor de toevoer van de kade naar de bedrijfssite ook nog steeds gebruik worden gemaakt van vrachtvervoer. Deze bewegingen

en de activiteiten op de kade hinderen de vlotte doorgang van non-stop recreatieve fietsroute langs het kanaal. Bovendien gaat het laden en lossen gepaard met veel stof zodat de fietser hier letterlijk vaak met de ogen (half) toe zijn weg moet vinden tussen de tractoren en de kranen. Om deze watergebonden bedrijvigheid niet te belemmeren werd gepoogd om de fietsverbinding te scheiden van de kade-activiteiten, zoals t.h.v. BSV-Devamix. Om een continue recreatieve verbinding te garanderen is dit evenwel niet steeds mogelijk. Op deze beperkte locaties moet het via technische oplossingen (aanzuigleidingen, fietskokers, ...) perfect mogelijk zijn om fietsers en watergebonden bedrijvigheid te mengen.

Realisatie van een open-ruimteverbinding tussen het kanaal en de Gavers (stad Harelbeke)

Het agrarisch gebied Esser vormt de link tussen het kanaal en de Gavers en maakt onderdeel uit van de open-ruimteverbinding tussen kanaal en Leie. Deze verbinding moet zowel vorm krijgen binnen de agrarische visie als opgenomen worden in het toeristisch-recreatief netwerk. Met de aanleg van de N391 werd het fietspad langs het kanaal afgesneden van Esser. Het is belangrijk dat deze verbinding opnieuw wordt hersteld. Er moet gezocht worden naar alternatieven in de nabijheid van het Kanaalbos.

Oude spoorwegtracé tussen Kortrijk en Avelgem en de missing-link bij Bekaert (gemeente Zwevegem)

Alhoewel de Spoorwegverbindingen op de gronden van Bekaert al lang werden opgebroken, knelt hier het schoentje voor de fietsroute op het oude spoorwegtracé van Kortrijk naar het kanaal. Juist op deze plaats is de route nog steeds onderbroken en moet de fietser tijdelijk van het traject afwijken.

Nieuw programma voor de kade-infrastructuur aan Bekaert (gemeente Zwevegem)

Er is heel veel geïnvesteerd in de kade-infrastructuur aan Bekaert. Zo werd een zwaaiikom aangelegd. Kan deze verbrede zone ingeschakeld worden in een recreatief programma, gekoppeld aan de avontuurlijke sporten en watersporten, die nu reeds aanwezig zijn of gepland worden op de sites van Transfo en de Brug? Kan de zwaaiikom bv. een zwemkom worden? Of wordt de kade opnieuw geïntegreerd in het verhaal van watergebonden bedrijvigheid? Zo ja, hoe kan deze nieuwe activiteit zo comfortabel mogelijk worden verzoend met de recreatieve functie van het jaagpad?

3.2 Het kanaal in het open landschap

In tegenstelling tot Leie en Schelde is het Kanaal Bossuit-Kortrijk een kunstmatig element in het historische landschap van het Interfluvium. Het kanaal doorsnijdt het glooiende landschap dat geleidelijk daalt naar de riviervalleien van de Leie in het noorden en de Schelde in het zuiden. De heuvelkam die de waterscheidingslijn tussen beide rivieren definieert is duidelijk aanwezig als horizon en articuleert het open landschap dat verder is opgebouwd uit een fijn mozaïek van hoeves, akkers, weilanden en bosfragmenten. De landelijke dorpen in het Interfluvium liggen verspreid. In het zuiden volgen ze als een kralensnoer de vallei van de Schelde.

Doorheen zijn ontwikkelingsgeschiedenis en vooral sinds de verbreding in de jaren '70, is de landschappelijke aanwezigheid van het kanaal en zijn oevers behoorlijk gewijzigd. Ondanks het ontbreken van een coherent beeld zijn er elementen van kwaliteit aanwezig, zoals de bomenrijen, de vaarttaluds, ...

Het kanaallandschap is van Zwevegem tot Bossuit een afwisseling van kanaaldorpen met daartussen een aantal historisch gegroeide afwijkende elementen, die ofwel door iedereen als belangrijke landschappelijke bouwstenen (Orveytbos en de vaarttaluds) worden beschouwd, ofwel als storende elementen het landschap overschaduwden (het IMOG-stort).

De kanaaldorpen

Het eerste kanaaldorp is **Knokke**. Hier smelten drie landschappen samen: resten van de stad en de industrie en de eerste indrukken van het open landschap naar de Schelde. Er verknopen ook drie lijnen die het landschap van de kanaalzone structureren. Het zijn het kanaal, het oude spoorwegtracé en de N8, die hier het kanaal kruist. Aan de overzijde van het kanaal wordt de Kanaalweg onderdeel gemaakt van de N391 zodat doorgaand verkeer door Zwevegem richting Avelgem en Schelde niet langer de N8 zal belasten. Dit is belangrijk voor de bestaande doortocht door Knokke die binnenkort verdwijnt, want op het stuk Zwevegem tot aan de brug in Knokke zal de N8 verkeerskundig veranderen van bovenlokale verbindingsweg naar een lokale weg. De historische kern van Knokke is relatief intact, en werd later uitgebreid met de typische naoorlogse verkavelingen en een lokaal bedrijventerrein, ontwikkeld op het terrein van een vroegere dakpannenfabriek tussen spoor en kanaal. Aanleunend tegen de kern liggen de sportvelden naast het Lettenhofdomein, dat zal worden omgevormd tot een park. De N8, aangelegd met een overmaatse breedte, snijdt het gehucht in twee delen. De dorpskern is hierdoor vervallen tot één grote verkeersvlakte. Eens over de brug beland je in het open oplopend landschap van de Keiberg.

Het kanaaldorp Knokke en het Lettenhofpark op de voorgrond.



Moen aan de oostoever van het kanaal is het tweede kanaaldorp. Het dorp heeft een langgerekte structuur. Het kanaal was vroeger van groot belang voor de economische bloei van het dorp. De oorspronkelijke bedrijfsactiviteiten zijn ondertussen verdwenen uit Moen. Op de gronden van de voormalige steenbakkerij, aan de westzijde van het kanaal, werd het bedrijventerrein Moen-Trekweg aangelegd. Onder meer de bedrijven Dramix en de vetsmelterij Berton zijn er gevestigd. Op deze oever bevindt zich eveneens IMOG. De stortplaats van IMOG, ondertussen uitgegroeid tot een onnatuurlijke heuvel, is zeer dominant aanwezig in de omgeving van Moen en Sint-Denijs. Vandaag ligt de site erbij als een megalomaan, in zichzelf gekeerd kanaalfragment, met een oppervlakte zo groot als de dorpskern van Moen. Het bedrijventerrein Moen-Trekweg en de IMOG-site liggen door het kanaal afgezonderd van de woonkern en bevinden zich in het waardevolle open landschap tussen Moen en Sint-Denijs. Een deel van de voormalige Bekaertsite op de oostoever wordt afgebroken en vervangen door een woningbouwproject. Het andere gedeelte werd reeds opnieuw ingevuld met bedrijvigheid. Tussen het kanaal en het geplande project ligt het Oliebergpark. Het park is ontstaan na verbreding en rechttrekking van het kanaal. Het park is nog eigendom van W&Z, maar wordt ingericht en beheerd door de gemeente. Een deel van de zone is aangelegd als heuvel, wat de relatie tussen de kern en het kanaal bemoeilijkt. Vanuit Knokke is het dorp bereikbaar via de N8 (over de Keiberg). Ter hoogte van het vroegere station van Moen splitst de Stationsstraat zich af van de N8 en loopt naar de dorpskern van Moen. Eens het dorp door vervolgt de tocht via de Bossuitstraat tot in Bossuit. Parallel aan deze wegen lopen langs het kanaal de Sluislaan en de Oeverlaan. De Sluislaan wordt vandaag gebruikt als ontsluitingsweg voor IMOG, het bedrijventerrein Moen Trekweg en de bedrijfsactiviteiten op de voormalige Bekaertsite. Tot grote spijt van de natuurliefhebber, want de Sluislaan loopt langs het habitatgebied van de vaarttaluds.

De IMOG-site overschaduwet het kanaaldorp Moen vanuit de westelijke zijde.



Het laatste en derde kanaaldorp, **Bossuit**, bevindt zich op de plaats waar het Scheldewater wordt opgepompt in het kanaal. Het kanaal stroomt landinwaarts boven het landschap van de Scheldevallei. Hier bevindt zich het eerste sluiscomplex. Voor de sluis ligt het oude pompgebouw dat als ontmoetingscentrum (met café) en het toeristisch onthaalpunt voor de West-Vlaamse Scheldestreek (VWV) werd ingericht. Het geheel is voorzien van een parking en er werden ook twee trekkershutten ingeplant nabij het pompgebouw.

De samenkomst van kanaal en Schelde ligt, eigenaardig genoeg, op Waals grondgebied. Dat merk je ook ter plekke door de ongedefinieerde talud die er ligt op de oever en totaal vreemd is aan het gebeuren rond het pompgebouw. De relatie tussen het pompgebouw en de Schelde biedt heel wat potenties, maar momenteel verdwijnt de Schelde wat naar de achtergrond.

Uitgezonderd de omgeving van het pompgebouw heeft de oude dorpskern van Bossuit, doorsneden door de N353, weinig te bieden. Maar des te meer de randen rond het dorp: vanuit het pompgebouw kan men de Scheldemeersen verkennen. Aan de andere kant van het dorp ligt het kasteel van Bossuit met het kasteelpark als een groene stempel te midden van akkers en weiden. Verschillende dreven naar het kasteel trekken lijnen door het agrarische landschap. Het kasteel is in privé handen, waardoor het park niet publiek toegankelijk is.

Bossuit werd als ankerplaats aangeduid, met een belangrijk historische link met de Poeldries (Moen), de Trimaarzate en Goed te Bouvrie.

Ankerplaatsen zijn complexen van gevarieerde erfgoedelementen (punt- of lijnelementen) die een geheel of ensemble vormen dat ideaal-typische kenmerken vertoont omwille van de gaafheid of representativiteit, ofwel ruimtelijk een plaats inneemt die belangrijk is voor de zorg of het herstel van de landschappelijke omgeving.

Het kanaaldorp Bossuit is prachtig gelegen bij de samenvloeiing van Schelde en kanaal.



Tussen Moen en Bossuit: oude kanaalarm, Poeldries en Oeverlaan/Kwastraat

Achter de sluis, op de westelijke oever, is het kanaallichaam vrij breed door inname van een deels gedempte, deels behouden kanaalarm van het oorspronkelijke kanaaltracé. Op deze plek werd recent de nieuwe steiger voor pleziervaart aangelegd. Hier begint ook de snelvaartroute voor waterski en wakeboard die eindigt ter hoogte van de brug in Moen. Verderop bevindt zich één van de weinige kwalitatieve landschappelijke segmenten van het kanaal, de omgeving van de Poeldries. Langs de oever wisselen bomenrijen, nu eens dicht bij het water dan weer gescheiden door een grasvlakte, elkaar af. Vanaf het jaagpad heeft de recreant vergezichten op het achterliggende open landschap. Van hieruit kan de recreant nog meer proeven van het agrarische Scheldelandschap door zijn tocht verder te zetten op het oude spoorwegtracé naar Dottignies.

Het verschil is groot met de oostoever. Tussen Bossuit en Moen ligt de Oeverlaan/Kwastraat vlak naast het kanaal. Door zijn overdreven breedte, in één rechte lijn aangelegd, nodigt deze weg uit tot racen. In tegenstelling tot de westelijke kant rijdt de fietser hier vrij open door het vlakke Scheldelandschap. Er zijn hier weinig schuilplekken die beschermen tegen zon, wind en regen.

Omgeving van het Orveytbos en de vaarttaluds

Tussen Knokke en Moen liggen de belangrijkste natuursites van het Kanaal, met name het Orveytbos en de vaarttaluds en de oude spoorwegbedding. Deze ecologisch waardevolle omgeving is het resultaat van de verbredingswerken van het historische kanaal. De kamlijn kruist hier het kanaal en door het oplopende hoogteverschil ontstaat een komvorm. Dit is de plaats waar ooit de Souterrain, een tunnel van 611 meter lang, werd gebouwd. Bij de verbreding van het kanaal werd de Souterrain van de kaart geveegd, waarbij de tunnelrug werd afgegraven. Bergen aarde werden afgevoerd. Het merendeel van de kleigrond werd gedumpt op een nabij gelegen plaats. Op deze gronden werd het Orveytbos aangeplant.

Het bos vormt een belangrijk natuurlijk fragment in het kanaallandschap.

Door de afgravingen kwamen op de oplopende kanaaloevers verschillende geografische condities samen, die resulteerden in de juiste biotoop voor de unieke plantengroei op de vaarttaluds. Een variatie aan wilde orchideeën zorgt in de meimaand voor een prachtig kleurenpalet. Dit heeft ertoe geleid dat de vaarttaluds en het Orveytbos in 2001 tot habitatgebied werd geklasseerd. In oktober 2003 werd de gehele zone ook als VEN-gebied - type grote eenheid natuur in ontwikkeling (geno) - geselecteerd. Recent werd het groenbestand op de oostoever uitgebreid door ANB met een aanplant van bomen op een perceel (ongeveer 3 ha) grenzend aan de Sluislaan.

Op de oostoever wordt dit ecologisch waardevolle landschap aangevuld met het natuurgebiedje van het oude spoorwegtracé tussen de Souterrain en Moen-Station. Van hieruit (op de Klijte) is het kanaallandschap prachtig waar te nemen.

Het Orveytbos is toegankelijk vanuit het Sint-Pietersbrugje. Dit beschermde brugje op de westelijke oever ligt als stille getuige over

een geamputeerde arm van het vroegere kanaal. Daarnaast werd op het verbrede kanaal een nieuw sluiscomplex gebouwd. Tussen beide kanaalrmen ligt een waardevol natuurlijk schiereilandje. Het gebiedje is beplant met bomen en struiken. Er geldt een bezoekersverbod. Het is een paradijs voor fauna en flora.

Meer landinwaarts, op de westoever, ligt het Mortagnebos in de schaduw van het Orveytbos. Beide boscomplexen werden opgenomen in het gewestelijk RUP 'Leievallei en open ruimte omgeving Kortrijk' (beslissing Vlaamse Regering 7 november 2008), waarbij de gronden ertussen als verwevingsgebied voor landbouw, natuur, bos, waterberging en landschapsherstel. Het Mortagnebos en Orveytbos worden uitgebreid met bosgebied. Met deze ruimtelijke opties zal de natuurfunctie van het gehele gebied worden versterkt.

Omgeving Banhoutbos en ontginningsgebied Kwadestraat

Het Banhoutbos ligt op de kamlijn op een aantal km van het kanaal. Het bos is privaat domein. Rond het bospark liggen dreven die wel toegankelijk zijn voor wandelaars en fietsers. Het Banhoutbos is een sterk landschapselement in het hoofdzakelijk agrarisch landschap.

Iets verder langs de Kwadestraat ligt een ontginningsgebied. De gronden worden geëxploiteerd door Koramic. Het gebied wordt gefaseerd aangesneden. Momenteel worden het vak D ontgonnen dat een nabestemming landbouw kreeg op het gewestplan. De reeds aangesneden percelen moeten worden beplant volgens de gewestplanbestemming (bosgebied). De resterende gronden zijn nog in gebruik door landbouw, en zullen na ontginning een natuurfunctie krijgen. Voor de ganse site werd een inrichtingsschets opgemaakt voor de realisatie van de groene nabestemming. Dit plan is opgenomen in het MER-rapport terzake.

De omgeving Keiberg wordt doorsneden door het oude spoorwegtracé Kortrijk-Avelgem.





Zicht op het open landschap rond het kanaal.



Zicht op het Lettenhofpark.



Zicht op de kunstmatige heuvel van IMOG vanuit de omgeving van de Klijte (Keiberg).



Het Orveytbos en de vaarttaluds, een oase voor fauna en flora. (foto vanop oostoever)



Het kanaal tussen Moen en Bossuit (zicht vanop de brug in Moen).



De groene strook langs het kanaal tussen Moen en Bossuit. (zicht op de westoever)

Landbouw in de omgeving van het kanaal

In de omgeving van het kanaal wordt het open landschap gedomineerd door landbouwgronden. In het kanaalgebied overheerst akkerland. Met uitzondering van twee grote landbouwbedrijven, bedraagt de gemiddelde grootte ongeveer 25 à 30 ha. Op de westoever vinden we de meeste hoeves terug op de Olieberg/Klijte. Het zijn bijna allemaal varkenshouders in combinatie met akkerbouw. Op de oostelijke oever is de hoofdactiviteit een gemengd landbouwbedrijf. Een aantal hoeves zijn ondertussen omgevormd tot woningen. Een groot aantal bedrijven is verzekerd van opvolging. Zoals in gans Vlaanderen wordt vastgesteld, valt te vrezen dat een aantal landbouwexploitaties op korte termijn alsnog zullen verdwijnen.

Het landbouwgebied Esser, tussen het kanaal en de Gavers, kenmerkt zich door houtkanten, sloten en weilanden. Het agrarische productielandschap in de omgeving van de Olieberg/Klijte zorgt dat de recreant kan genieten van wijds uitzichten op de kanaalomgeving. Dicht bij Bossuit, in de omgeving van de Poeldries, fiets je langs de vlakke open akkers van de Scheldevallei. Het is dit gedifferentieerde landschap dat het kanaal Bossuit-Kortrijk onderscheidt van andere kanaalzones.

Vandaag bouwt de Provincie samen met de landbouwers en de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) verder aan de beeldkwaliteit van dit unieke landschap via landschapsbedrijfsplannen. Een landschapsbedrijfsplan geeft aan hoe een land- of tuinbouwbedrijf zijn relatie met het omliggende landschap kan versterken. In het plan worden zowel de beplanting bij de bedrijfsgebouwen, als de beplantingen op verder gelegen gronden bekeken. Zo'n plan wordt in overleg met de bedrijfsleider op maat van elk specifiek landbouwbedrijf opgemaakt. Een landschapsbedrijfsplan is een provinciaal instrument, maar wordt i.s.m. de gemeente en op vrijwillige basis van de landbouwer aangepakt. Het plan omvat een ontwerp van aanplant, de aankoop van plantmateriaal en de aanleg ervan. De meeste kosten worden door de Provincie en de gemeente gedragen, inclusief het onderhoud van het plantgoed voor de eerste twee jaar na de aanplant. Na deze periode staat de landbouwer zelf in voor het onderhoud. Hiervoor kan hij terugvallen op de beheersovereenkomsten met de VLM en eventuele aanvullende subsidies van de gemeente voor het onderhoud van kleine landschapselementen. Op die manier is een financiële vergoeding mogelijk voor dit beheer.

Daarnaast worden in het kader van het natuur- en landschapsbeleid door de Provincie nog een aantal acties uitgevoerd in samenwerking met landbouwers. Zo wordt ingezet op het gebied ten westen van het kanaal Bossuit-Kortrijk. Midden in dit gebied bevindt zich de spoorwegbedding nr. 85 (Dottenijs-Oudenaarde) die de Provincie huurt en inrichtte als fietspad. Langsheen delen van dit fietspad worden een aantal akkervogelmaatregelen gedemonstreerd. Door de ligging in een akkerbouwgebied bij uitstrek én door de samenwerking met de aangelande landbouwers zelf, hoopt de Provincie op die manier een voorbeeldproject uit te werken voor de landbouwsector, maar ook voor natuur- en milieueducatie voor scholen en andere belangstellenden. Een ander project is 'Ecokwadraat' waarbij samenwerkingsverbanden tussen plaatselijke boeren inzake landschaps- en natuurbeheer worden opgezet. Deze actie komt tot stand met medewerking van de Boerenbond en VLM.

Knelpunten en troeven

Het contact tussen het kanaal en **Knokke** is beperkt. De dorpskern ligt niet langs het water. Door de herinrichting van het openbaar domein, en meer specifiek de N8, kan deze schakel worden versterkt. In deze herinrichting zou ook het oude spoorwegtracé veel zichtbaarder aanwezig kunnen zijn. Het andere knelpunt voor Knokke is het Lettenhofpark. Momenteel vormt het park teveel een geïsoleerd ruimtelijk element en maakt het te weinig deel uit van het recreatieve netwerk van het kanaal. Door het park veel meer te linken met het kanaal (zoals met Transfo in Zwevegem) kan dit knelpunt een troef worden dat de recreatieve en toeristische kansen van Knokke vergroot.

Moen heeft veel kwaliteiten, zoals de omgeving van de Klijte-Olieberg tussen Moen-Station en het dorp, de aansluiting op de twee oude spoorwegtracés. Het grootste knelpunt voor Moen is de ontsluiting van IMOG en het bedrijventerrein Moen-Trekweg. Dit probleem wordt uitvoerig besproken in het hoofdstuk over 'kanaal en het gemotoriseerd verkeer'. De problematiek inzake mobiliteit/verkeer is nauw verbonden met de ontsluiting van Bossuit. De zoektocht naar een oplossing dient dan ook gezamenlijk te worden behandeld.

Voor **Bossuit** stellen zich twee problemen. De inrichting van de kop van het kanaal (omgeving pompgebouw tot aan de nieuwe aanlegsteiger achter de sluis) is een knelpunt. Aangezien dit knooppunt tussen kanaal en Schelde het dorp overheerst, en ook Bossuit op de kaart zet, vraagt deze plek extra aandacht. Bij herinrichting moet rekening worden gehouden met de vragen die worden gesteld vanuit (water)toerisme en recreatie, zoals bijkomende parking bij de aanlegsteiger, accommodatie voor mountainbikers, veiliger inrichting van het sluisencomplex, Door de overmaatse, kaarsrechte en weinig kwalitatieve inrichting van de Oeverlaan/Kwastraat naar Bossuit wordt momenteel veel te snel gereden langs deze weg. Er is geen fietspad voorzien langs de weg. Dit maakt deze weg weinig aantrekkelijk als fietsroute.

Voor de omgeving van het **Orveytbos en de vaarttaluds** is het belangrijk dat een evenwicht wordt gezocht tussen de natuurlijk-ecologische potenties van dit gebied en de ruimte voor de recreant. Op geen enkele plek langs het kanaal zijn deze twee activiteiten zo sterk met elkaar verweven.

Naast deze concrete knelpunten stelt zich nog een globaal probleem. Dit deel van het kanaal, dat ruimtelijk aansluit bij de rest van het Interfluvium, mist een aantal relaties met het glooiende landschap van de Kamlijn en het vlakkere landschap van de Scheldevallei. Visueel is het landschap in grote mate aanwezig, maar door een aantal onnatuurlijke fragmenten en constructies worden zichtassen verstoord.

3.3 Het kanaal als toeristisch-recreatieve as



Het kanaal maakt deel uit van heel wat Vlaamse en Provinciale fietsroutes.



Fietsers langs het kanaal.



Jaagpad op de noordoever tussen ringbrug en Stasegem.

Fietspaden langs het kanaal

In 2005 werd het recreatief fietsroutenetwerk geïnstalleerd in Zuid-West-Vlaanderen. Het resultaat is bijna 900 km fietswegen in een knooppuntennetwerk dat de fietser in staat stelt om de Leiestreek op een ruime manier te verkennen. 'De fietser' op zich bestaat niet, maar wel de recreant-fietser, de mountainbiker, de wielertoerist, ... Wanneer we de fietsroutes bekijken, is het belangrijk met dit onderscheid rekening te houden. Terwijl de recreant-fietser goed aangelegde paden apprecieert, vraagt de mountainbiker ruwe, onverharde paden. En de wielertoerist wil vooral snelheid maken. Langs het kanaal kan dit wel eens voor spanningen zorgen met de recreant-fietser.

Het Kanaal-Bossuit, met een continue verharde fietsroute op de zuidelijke/westelijke oever, is de belangrijkste toeristisch-recreatieve as binnen het fietsnetwerk voor de West-Vlaamse Scheldestreek. De route passeert bovendien langs een aantal belangrijke trekpleisters van de regio. De route start (of eindigt) aan het pompgebouw van Bossuit. Onderweg kan onder meer het Orveytbos worden verkend. Transfo en de Brug bieden heel wat recreatieve mogelijkheden en de route eindigt (of start) in de stadskern van Kortrijk. Zowel in Bossuit als in Kortrijk kan aangetakt worden op de jaagpaden langs de twee belangrijkste rivieren van de streek, Schelde en Leie. Voor het belangrijkste deel kan hier gesproken worden van een kwalitatief fietspad. Op een zomerse vakantiedag is het fietsverkeer wel vaak te druk en hinderen de fietsers de wandelaars, die op hun beurt de hengelaars storen. Maar het grootste knelpunt op de route is de confrontatie met de laad- en losactiviteiten op de kades in Stasegem.

Langs de oostelijke/noordelijke oever van het kanaal loopt een secundair fietspad. Deze route vraagt wat meer inspanning van de recreant. Grote stukken ter hoogte van Kortrijk en Stasegem zijn immers niet verhard en moeilijk berijdbaar, ideaal voor mountainbikers, maar een uitdaging voor jonge gezinnen met kinderen. Samen met de doortrekking van de N391 langs de noord-oostelijke oever, van Stasegem tot Zwevegem-Knokke, werd een functioneel fietspad aangelegd op het (ver)niew(d)e gedeelte. Dit fietspad werd spijtig genoeg op de landinwaartse kant van de weg ingericht en geeft hierdoor weinig recreatieve waarde. Ter hoogte van de vaarttaluds kan de recreant kiezen, ofwel fietsen langs het kanaal of rijden op de Sluislaan richting Moen. Kiest hij voor de tweede optie, dan moet rekening worden gehouden met het vrachtverkeer richting IMOG.

Vanaf Moen tot Bossuit moet worden gefietst op de Oeverlaan. Dit is een overgedimensioneerde weg, waar de auto's vaak te snel rijden. Anderzijds, op een mooie zomerdag, wanneer het fietspad aan de westelijke oever overbevolkt is, kan deze weg een comfortabel alternatief bieden voor de wielertoerist.

De aanwezigheid van een aantal bruggen zorgt ervoor dat de recreant kan wisselen van oever, en zo de verschillende dorpen of toeristisch-recreatieve trekpleisters rond het kanaal kan bezoeken.

Oude spoorwegtracés Tussen Kortrijk en Avelgem

In de omgeving van het kanaal reed tot in de jaren '60 een trein tussen Ronse en Kortrijk. Vandaag is het voormalige spoorwegtracé nog steeds aanwezig in het landschap.

Tussen Kortrijk en Knokke werd het tracé aangelegd als een verhard fietspad. Enkel de 'missing-link' ter hoogte van Zwevegem-Bekaert maakt dat er nog geen tweede continue fietsroute is parallel aan het kanaal. De beleving van het fietspad is erg verschillend van dat op het jaagpad langs het kanaal. Het is jammer genoeg niet makkelijk om van de ene fietsroute vlot op de andere aan te sluiten.

Op het traject Knokke - Moen Statie werd de omgeving van het oude spoorwegtracé omgevormd tot een natuurreservaat van 3,5 hectare. Door de omstandigheden, die gaan van zeer droog tot erg nat, vind je hier een heel afwisselende flora. Dit gebiedje is toegankelijk voor de avontuurlijke wandelaar. Om als fietser het stuk 'Knokke tot Moen-Statie' te overbruggen, moet van het oude tracé worden afgeweken. Via de Smalspoorbrug over het kanaal bereik je de overkant, om vervolgens langs de Knokkelaan, de Klijte en een trage weg uit te komen aan Moen-Statie.

Vanaf 'Moen-Statie' tot Avelgem is het oude tracé ingericht als fietspad. Recent werd door de provincie geïnvesteerd in de kwalitatieve aanleg van het pad.

Tussen Avelgem en Dottignies

Een tweede spoorwegtracé loopt dwars op het kanaal en verbindt Avelgem met Dottignies. Het pad doorkruist het open agrarische landschap van Avelgem, Moen en Sint-Denijs en kan een volwaardig alternatief bieden voor het jaagpad langs de Schelde. Maar ook hier ontbreken een aantal stukken, zoals een brug over het kanaal, en zijn delen slecht aangelegd.



Door de bosstrook bij Stasegem-dorp loopt een fietspad parallel aan het kanaal.



Fietspad op de noordoever ter hoogte tussen Beneluxbrug en de Deerlijkstraat.



Het Pompegebouw in Bossuit werd omgevormd tot streekbezoekerscentrum voor de West-Vlaamse Scheldestreek.

Wandelroutes

Naast de fietsroutes, die in principe ook door de wandelaar kunnen worden gebruikt, zijn de wandelmogelijkheden in de omgeving van het kanaal minder expliciet aanwezig dan het fietsroutenetwerk. De wandelaar moet dan ook iets creatiever en beter voorbereid aan een verkenning van de kanaalomgeving starten.

Terwijl de fietsers meestal van thuis naar het kanaal fietsen, rijdt de wandelaar meestal tot aan het kanaal om daar een wandeling te maken. Dit maakt dat de vraag naar goede onthaalpunten (met parking) belangrijk is. Momenteel is het logische vertrekpunt voor de wandelaar het pompgebouw in Bossuit. Hier is een parking, is alle informatie te verkrijgen en na de wandeling kan worden verpoost in het café. Ook bij de Brug in Zwevegem is een ruime parking beschikbaar. Voor een wandeling in de natuur kan de recreant vertrekken aan de 'Oude statie' van Moen van waaruit een pad vertrekt naar het oude spoorwegtracé, een natuurgebiedje in de omgeving van het kanaal. Tenslotte zijn er nog de informele verzamelplekken, zoals dichtbij het vroegere café Souterrain. Van hieruit kan je de trap afdalen om de vaarttaluds te verkennen. Alle comfort ontbreekt hier wel, zo is de parking momenteel een steenstort en is de trap ook niet voor elke wandelaar makkelijk te betreden.

In het open landschap rond het kanaal vinden we ook tal van trage wegen. Vaak resteren enkel nog een aantal stukken van wat ooit landelijke wegjes waren die de dorpen met elkaar verbonden. Een historisch waardevol pad is het restant van het smalspoor dat het kanaal verbindt met het ontginningsgebied langs de Kwadestraat (nabij het Banhoutbos). Het pad loopt door het hellend gebied van de Keiberg en linkt de kanaalomgeving aan het achterland.

In oktober 2010 werd het provinciale nieuwe wandelnetwerk 'Land van Mortagne' ingewandeld. Het kanaal en de kanaalomgeving tussen Knokken en Bossuit maken deel uit van dit netwerk.

Bij de wandelaar moet een onderscheid worden gemaakt tussen de omgevingsrecreant en de natuurgerichte recreant. De omgevingsrecreant wil genieten van een rustige wandeling op goed begaanbare paden, ook met een kinderbuggy. Deze wandelaar wil van het landschap genieten. Onderweg kan regelmatig worden gerust of geschild. Duidelijke markeringen en overzichtelijke infoborden maken de wandeling eenvoudig en leerzaam. Gemiddeld zijn de wandelingen zo'n 8 kilometer lang. Ideale routes zijn rondwandelingen (lussen). In de omgeving van het kanaal vindt de omgevingsrecreant de Bouvriewandelroute (5,5 km) met start- en eindpunt aan het pompgebouw van Bossuit. Vanuit het pompgebouw Bossuit vertrekt ook een individuele oriëntatietocht. Wandelaars krijgen een kompas en een reeks foto's van de omgeving mee met aanwijzingen voor hun wandeling.

De natuurgerichte recreant gaat doelbewust op pad. Deze wandelaar weet waar de mooiste stukjes natuur liggen. Hij wil actief genieten van landschap en natuur. Vaak lopen stukken van de route over onverharde paden. Voor deze wandelaar is de route veel meer een ontdekkingsstocht, op zoek naar de fauna en flora die de natuurpaden juist zo aantrekkelijk maken. Langs het kanaal is de omgeving van het Orveytbos, de vaarttaluds en het oude spoorwegtracé naar Moen-Station het boeiendste stuk. Voor de natuurgerichte recreant bestaat de Orveytwandelroute (7 km). Deze route start en eindigt aan de 'oude Statie' van Moen.



De aanlegsteiger aan het ontmoetingscentrum 'de Brug' in Zwevegem.



De steiger wordt gebruikt door de kanoclub Sobeka.



Zicht op het clubhuis van de Harelbeekse kajakclub.

Waterrecreatie en -toerisme

De West-Vlaamse Scheldeestreek is een paradijs voor waterrecreanten en -toeristen. Het Interfluvium telt 3 waterwegen: Schelde, Kanaal Bossuit-Kortrijk en Spierekanaal.

Op het kanaal worden verschillende watersporten beoefend: kano en kajak, waterski en wakeboard en hengelen.

Hieronder volgt een opsomming van de verschillende watersporten en hun locatie.

- 3 clubs voor kano en kajak:
 - Koninklijke Kortrijkse kano en yachtclub is recent verhuisd naar een nieuwe locatie langs het kanaal, t.h.v. de vroegere sluiswachterswoning, aan sluis 9 nabij de spoorwegbrug in Kortrijk.
 - Harelbeekse kanovereniging met hun clubhuis langs het kanaal in Stasegem
 - Sobeka, de Zwevegense kano- en kajakclub heeft haar plek in het complex van de BrugEnkel Sobeka heeft een volwaardige aanlegsteiger en voldoende ruimte (parkeren, laden en lossen) om andere clubs te ontvangen in wedstrijdverband.
- Waterski (SKIBO) en wakeboard (O'neill wakeboardcentrum) situeren zich op de snelvaartzone van de sluis bij Bossuit tot aan de Moenbrug. Aan de sluis in Bossuit zijn sanitaire voorzieningen voor beide clubs, een bar en een winkel gevestigd.
- Pleziervaart: In de zomermaanden worden boottochten (VVV) ingelegd van Bossuit of van Zwevegem richting Oudenaarde en Doornik. De uitbouw van pleziervaart richting Kortrijk wordt belemmerd door de sluisen.
 - Aanlegsteiger Bossuit: aangelegd in combinatie met sanitaire voorzieningen in het pompgebouw
 - Aanlegsteiger de Brug, Zwevegem
- Er wordt veel gehengeld op het kanaal. Het is gekend als goed hengelwater. Vooral in de omgeving van Stasegem treffen de vissers elkaar. De onbestemde gronden onder de brughoofden worden gebruikt als parking en zijn ook ideale hengelplekken op regendagen. Ook ter hoogte van de Brug wordt veel gehengeld. De aanwezigheid van de parking zorgt deels voor dit succes.
- Zwemmen is momenteel niet toegelaten in het kanaal. Toch wordt op een mooie zomerdag gezwommen, ondermeer aan het ontmoetingscentrum 'de Brug' in Zwevegem. Wel kan een vergunning worden verkregen voor tijdelijke manifestaties, zoals voor een triathlon of de jaarlijks 'Big Jump', georganiseerd door de Natuurkoepel.
- Transfo Zwevegem: op de site worden avontuurlijke sporten gecombineerd met watersporten op het kanaal.

Naast de bestaande clubs is er vandaag ook vraag naar een locatie voor de roeisport. Voor deze tak van de watersport is een groot gebrek aan ruimte in Zuid-West-Vlaanderen. Een screening duidde het kanaal aan als de geschikste plek.

Publiekstrekking langs het kanaal

Momenteel is de belangrijkste publiekstrekker langs het kanaal het pompgebouw van Bossuit, waar het streekbezoekerscentrum voor de West-Vlaamse Scheldeestreek is gevestigd. Hier kan men makkelijk parkeren, een fiets huren, even uitrusten op het terras van het café en zelfs een nacht doorbrengen in één van de twee trekkershutten. Er is ook een aanlegsteiger voor pleziervaart en de snelvaartroute voor waterski en wakeboard is vlakbij.

Een tweede trekker, die ook een belangrijke rol speelt in het lokale recreatieve aanbod van Zwevegem, is 'de Brug'. In de gebouwen van de voormalige site van 'La Flandre' vinden tal van lokale clubs onderdak. De heraanleg van het openbaar domein met een trappenpartij maakt het water hier zeer toegankelijk voor iedereen. De aanlegsteiger is de 'place to be' voor de kanoclub Sobeka. Maar ook veel hengelaars maken van deze plek gebruik.

Naast 'de Brug' ligt de site van Transfo. De reconversie van het gebied is volop bezig.







Ondertussen wordt de oude infrastructuur gebruikt voor het beoefenen van avontuurlijke sporten. De bedoeling is om hier een uitgebreid recreatief en cultureel programma te realiseren. In de gebouwen wordt onder meer ruimte vrijgemaakt voor een fuifzaal en MICE-faciliteiten. Buiten wordt een publiek park aangelegd. De site zal via een interne ontsluitingsweg worden verbonden met de Brug.

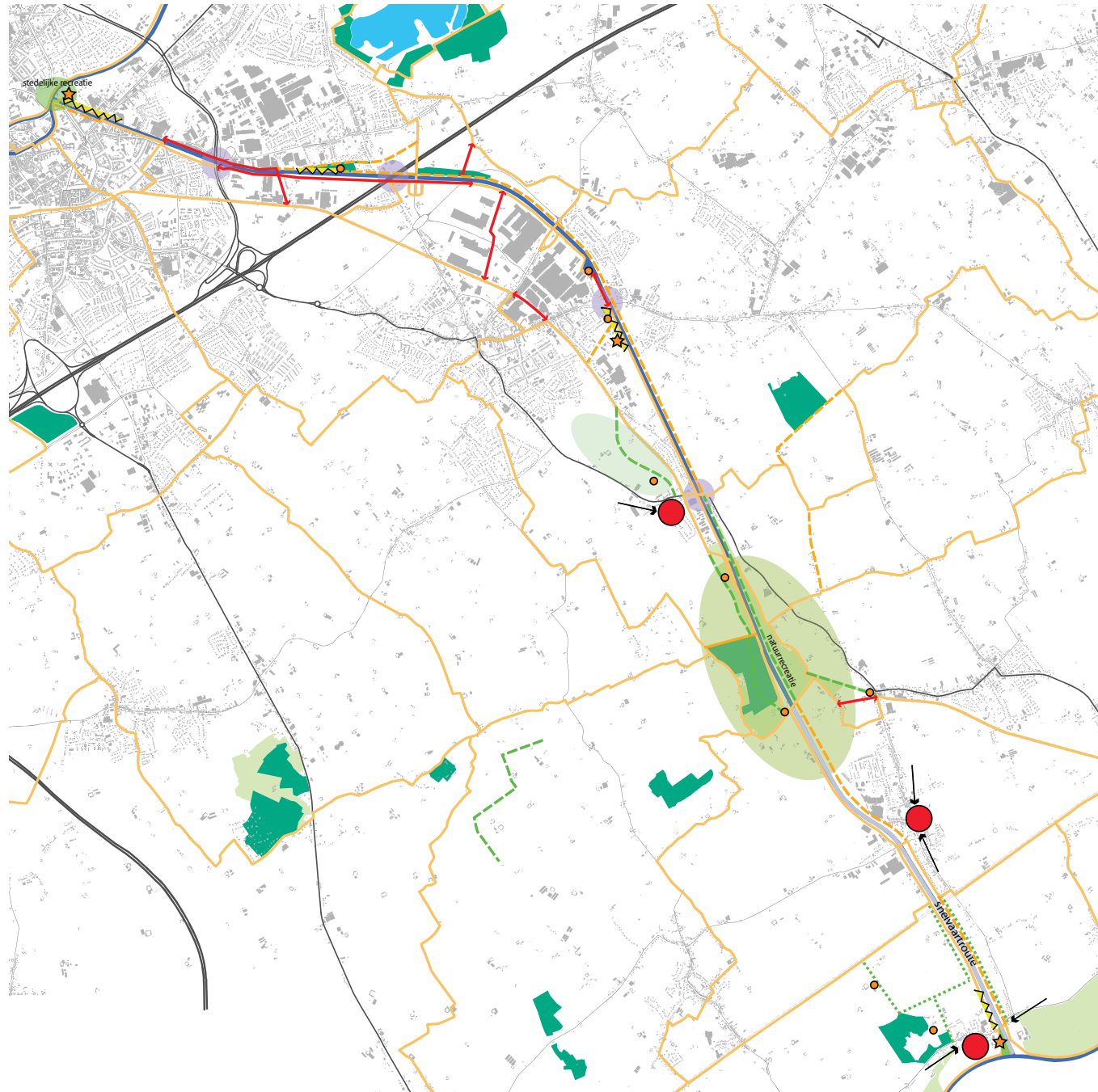
In de stad Kortrijk komt binnenkort een derde trekker ter hoogte van de kop van het kanaal. Het openluchtzwembad is en blijft een attractie voor de streek, maar de combinatie met het programma langs de Leie maakt de plek nog zoveel interessanter. Vlakbij werd het Albertpark heringericht, nabij ligt de skatebowl en iets verder is 'Buda beach' gerealiseerd, samen met de fietsbrug (Collegebrug) tussen beide Leieoevers.



De infrastructuur van Transfo wordt gebruikt voor het beoefenen van avontuurlijke sporten.

Legende

-  bestaande en potentiële recreatieve attractiepunten
-  drie recreatieve trekkers op strategische plaatsen
-  bestaande regionaal fietsnetwerk
-  missing links in het recreatief netwerk
-  dorpen langs het kanaal (Knokke, Moen, Bossuit): toegangspunten tot het kanaal
-  omgeving Orveytbos-vaarttaluds: omgeving voor natuurrecreatie
-  zone voor waterrecreatie
-  Lettenhofpark tussen Transfo en Knokke
-  hengelplassen koppelen aan de bruggen



Knelpunten en troeven

Continue zuidelijke/westelijke fietsroute en confrontatie met bedrijvigheid

Momenteel loopt de LF-route (lange afstand fietsroute) van Toerisme Vlaanderen aan de linkeroever (zuidelijke/westelijke kant) vanaf Bossuit tot Kortrijk.

De route wordt ter hoogte van Stasegem-Kortrijk geconfronteerd met knelpunten tussen het fietsen en de bedrijvigheid langs het kanaal.

- Linkeroever (westkant) Stasegem-Kortrijk:
 - In Stasegem wordt de fietser geconfronteerd met watergebonden bedrijvigheid. Door de tussenliggende laad- en loskade ontstaat een harde scheiding tussen het fietspad en het kanaal. Ter hoogte van BSV-Devamix is er zelfs een draadafsluiting aangebracht tussen de laad- en loskade en het fietspad.
 - Langs de Visserskaai rijdt veel zwaar verkeer. Door de rechte weg wordt daarenboven snel gereden. De fietser krijgt enkel een smal fietspad zonder tussenberm met de rijweg.
 - Groeningekaai – Vlaanderenkaai: de weg is vrij smal, waardoor het verkeer gemengd wordt. Er is weinig ruimte om deze weg uit te bouwen tot een volwaardige fietsas.
 - Oversteek Gentsesteenweg: de heraanleg wordt op korte termijn gepland.

Het plaatselijk verleggen van het doorgaand fietspad naar de oostkant biedt geen kant en klare oplossing.

- Rechteroever (oostkant) Stasegem-Kortrijk:
 - Is de doorgang op de percelen van de VMW (waterproductiecentrum) altijd mogelijk?
 - Er moet gekozen worden tussen het fietspad door het Kanaalbos en het fietspad langs het kanaal.
 - In het inrichtingsplan voor het nieuwe woningbouwproject op de voormalige bedrijfssite Marbra-Lys wordt een fietspad langs het kanaal voorzien dat op verschillende plekken aansluit op de nieuwe woonstraten van de verkaveling.
 - Ter hoogte van de Molens van het veevoederbedrijf Dumoulin is de strook langs het water zeer smal. Er is nagenoeg geen ruimte voor de aanleg van een volwaardig fietspad. Is het ook wel aan te raden om de loskade van het (SEVESO-)bedrijf te combineren met een fietspad?
 - Tussen R8 en spoorweg: langs de site KTM is er weinig ruimte voor een fietspad.
 - Spinnerijkaai: Op lange termijn bestaat de mogelijkheid dat het kanaal wordt verbreed? Er is zeker voldoende breedte voor de fietser, maar momenteel heeft het openbaar domein een triestige aanblik. Bovendien is het ook geen aantrekkelijke stedelijke omgeving. Mits voldoende investeringen bieden de stedelijke kaaien wel heel wat potenties.
 - Oversteek Gentsesteenweg: de heraanleg wordt op korte termijn gepland.
 - De Abdijkaai is groener (bomen langs de weg) dan de andere stedelijke kades en is breder dan de Vlaanderenkaai.

Missing-links fietsroutes

- Secundaire noordelijke/oostelijke fietsroute: aansluiting op N391: Door de aanleg van de N391 eindigt het recreatief (deels onverharde) fietspad, dat vanuit Stasegem vertrekt en langs het Kanaalbos loopt, op de rotonde ter hoogte van de sluisinstallatie in Zwevegem (Deerlijkstraat). Na de klim richting brug wordt de fietser op de rotonde gemengd met het andere verkeer. Dit is niet ideaal. Of kan de fietser via een alternatieve weg, snel en veilig, naar het recreatieve fietspad op de westelijke oever worden gebracht? Is een nieuwe fietsbrug over het kanaal t.h.v. de oude sluisvoet in Zwevegem realistisch? Voorlopig kan de fietser wel veilig rijden tot de nieuwe rotonde aan Knokke-brug, op het recent aangelegde vrijliggende fietspad van de N391.
- Secundaire noordelijke/oostelijke fietsroute: inrichting van Sluislaan:
In het hoofdstuk 'Autobereikbaarheid van het kanaal' wordt deze problematiek uitgebreid besproken in het kader van de omleidingsweg rond Moen. Momenteel is het vrij gevaarlijk fietsen langs de Sluislaan; vooral tijdens de weekdagen, wanneer deze weg door het vrachtvervoer van en naar IMOG wordt gebruikt. Een strategische keuze voor deze omleidingsweg is noodzakelijk. Volgende opties zijn mogelijk: of de weg wordt (deels) afgesloten voor gemotoriseerd verkeer of de weg wordt verbreed zodat het vrachtvervoer en de fietsers vlot en veilig kunnen passeren of de aanleg van een vrijliggend fietspad tussen de weg en het kanaal.
- Oud spoorwegtracé tussen Kortrijk en Avelgem en de missing-links:
De missing-link ter hoogte van Zwevegem-Bekaert zorgt ervoor dat de fietsroute door Zwevegem niet continu is. Er moet hier tijdelijk worden afgeweken van het pad.
- Tussen Knokke en Moen-Station is het spoorwegtracé ingericht als natuurgebied. Als fietser moet je zoeken naar een omweg om terug aan te knopen op het fietspad naar Avelgem. Er is een alternatief, maar deze weg is niet duidelijk gesignaliseerd. De landwegel, die de Klijte verbindt met Moen-Station, is bovendien veel te smal om twee fietsers te laten kruisen.
- Oude spoorwegtracé tussen Avelgem en Dottignies:
Het grootste knelpunt op deze route is het ontbreken van een brug over het kanaal, waardoor de fietser nu verplicht wordt om langs Moen of Bossuit om te rijden om daar het kanaal over te steken.
- De verbindingen tussen het kanaal en de spoorwegtracés:
Tussen de fietsroute langs het kanaal en de oude spoorwegtracés bestaat momenteel te weinig interactie. Door tussen beide verbindingen meer links aan te leggen, wordt een vrijere fietsverkenning van de kanaalomgeving mogelijk. Dergelijke links kunnen onder meer worden gemaakt ter hoogte van Transfo-Zwevegem, de omgeving van het Lettenhof en in Moen.
- De verbindingen naar het hinterland:
In de omgeving van het kanaal bevinden zich nog een aantal

interessante gebieden, zoals het provinciaal domein 'De Gavers', de bossen (Mortagnebos, Banhoutbos, ...) en de Scheldemeersen. De fietsverbindingen naar deze gebieden zijn niet altijd duidelijk. Zo is het niet evident om vanaf het noordelijke/oostelijke fietspad ter hoogte van Esser naar de Gavers te fietsen.

Opwaardering van de wandelroutes

De omgeving van het kanaal biedt zeker potenties voor wandelaars, mits de randvoorwaarden worden gecreëerd. Dit zijn voldoende uitgebouwde onthaalpunten (met parkeermogelijkheid) voor luswandelingen van gemiddeld 8 km lang, opgebouwd uit een parcours van de landelijke wegen en goed bewandelbare trage wegen, voorzien van voldoende signalisatie, infopanelen en rustpunten. Deze wandelroutes kunnen een mooie uitbreiding zijn van het toeristisch-recreatieve aanbod in de omgeving van het kanaal.

Concreet wordt langs het kanaal gedacht aan de opwaardering van het wandelpad langs het water tussen de laadkade van het bedrijventerrein Moen-Trekweg en Bavegemstraat.

Ook de omgeving van het kanaalbos in Stasegem biedt potenties voor wandelaars.

In de stad Kortrijk kan een stedelijke wandelroute uitgebouwd worden rond het water, waarbij de kades langs de Leie worden gekoppeld aan de verkenning van de kanaalomgeving.

Inrichting fiets- en wandelroutes/infrastructuur

- Een algemene bemerking, die als een gebrek wordt beschouwd door zowel de fietser als de wandelaar, is het tekort aan rustplaatsen (picknickplaatsen, uitkijkposten, ...) langs het kanaal.
- Er dient ook gezocht te worden naar mogelijke routes voor mountainbikers. Een differentiatie in aanleg van de fietspaden kan hieraan deels tegemoet komen. Anderzijds kan het kanaal ook, meer dan nu het geval is, worden ingeschakeld in een aantal mountainbike-routes die het Interfluvium doorkruisen. Specifiek voor mountainbikers worden meer fietsinrijpunten gevraagd.
- Op een aantal plaatsen is het jaagpad te smal voor een multifunctioneel gebruik (recreatief fietsen, wielrennen, wandelen, hengelen). We denken hierbij onder meer aan de strook ter hoogte van de Vaarttaluds, het fietspad langs de woningen in Zwevegem, het stuk langs de Oude Leiearm in Bossuit. Op deze plekken zijn de uitwijkmogelijkheden ruimtelijk heel beperkt of niet wenselijk omwille van de natuur-ecologische omgeving.
- De fietsroutes zijn ingeschakeld in het knooppuntennetwerk uitgewerkt door de provincie. Er ontbreken soms duidelijke markeringen en overzichtelijke infoborden.

Knelpunten voor watertoerisme en -recreatie

Op en langs het kanaal zijn er veel mogelijkheden voor waterrecreatie en -toerisme, vrijblijvend of in clubverband. Toch worden deze mogelijkheden nog onvoldoende uitgespeeld. Zo vormt het water een aantrekkelijk decor, en dus de ideale plaats om hier en daar horeca met

terrasjes toe te laten. Evident is dit wel niet, aangezien het beleidskader in het PRS West-Vlaanderen omtrent horeca in het buitengebied vrij strikt en beperkt is. In het landbouwgebied kan deze functie momenteel niet worden vergund. Enkel in beschermde gebouwen worden horeca-activiteiten toegelaten, net zoals in de kanaaldorpen (woongebied op het gewestplan).

Er ontstaan op bepaalde plaatsen conflicten tussen hengelaars en fietsers. Dit is voornamelijk daar waar de jaagpaden en de oevers langs het kanaal het smalst zijn (hengelmateriaal op het jaagpad). Deze problemen worden deels veroorzaakt door een gebrek aan specifiek ingerichte hengelplaatsen langs het kanaal met goed bereikbare parkeerplaatsen en rustplaatsen voor de bijhorende familie.

De sluizen op het Kanaal Bossuit-Kortrijk zijn niet open op zondag en wettelijke feestdagen. Dit beperkt de mogelijkheden voor pleziervaart op het kanaal. Anderzijds is dit dan weer een voordeel voor de andere watersportactiviteiten op het kanaal.

Behalve het openluchtzwembad van Kortrijk, zijn er geen specifieke zwemvoorzieningen aanwezig langs het kanaal. Enkel in functie van tijdelijke manifestaties mag het kanaal als zwemwater worden gebruikt.

De beperkte doorvaarthoogte van de bruggen in Kortrijk zorgen ervoor dat het heel moeilijk tot bijna onmogelijk is om met passagiersboten op het kanaal te komen. Dit vormt een probleem bij het organiseren van boottochten vanuit Kortrijk (de Leie) op het kanaal.

3.4 Het kanaal als natuurverbinding

Het Kanaal Bossuit-Kortrijk heeft voor planten en dieren een functie als voortplantings- en verbingsgebied (plant en dieren) en als rust- en voedselgebied (dieren).

Voortplantingsgebied

Voor een aantal soorten is het kanaal en haar omgeving zeer waardevol als voortplantingsgebied, precies omdat zich hier voor Zuid-West-Vlaanderen unieke leefomstandigheden voordoen. Hieronder worden enkele voorbeelden van biotopen beschreven die voor de regio vrijwel uniek zijn en die gebruikt worden als voortplantingsgebied:

- In de oevers van het kanaal ter hoogte van Moen ontspringt kwelwater. Het bevat kalk omdat het in aanraking kwam met kalkrijke bodemlagen. Het wordt hoog gehouden, ondermeer wegens de aanwezigheid van betonplaten. Deze toevallige samenloop van omstandigheden heeft een uniek biotoop gecreëerd voor tal van unieke plantensoorten. In dit gebied komen bijvoorbeeld 13 soorten orchideeën voor, plus nog enkele andere in Vlaanderen bedreigde plantensoorten en tal van paddenstoelen (256 soorten, waaronder enkele zeer zeldzame). Voor elke dieren- en plantengroep is wellicht een dergelijk lijstje met zeldzaamheden te maken. Volgens het INBO is dit de meest orchideeënrijke site van Vlaanderen (Decler e.a., 2007). Het gebied wordt dikwijls als referentie gebruikt voor natuurinrichtingsplannen en -werken elders in de Provincie.
- Het Orveytbos is uniek, niet zozeer wegens de aanplantingen, maar eerder wegens de grote variatie, zoals grasland op kalkrijke klei, poelen, grachten, rietkanten, struweel, bos, bovendien constant beheerd door begrazing. Gevolg is dat hier een aantal planten- en diersoorten voorkomen dat vrijwel uniek is in deze regio.

- Het schiereiland tussen het kanaal en de oude kanaalarm te Moen is zeer moeilijk bereikbaar voor mensen wegens de aanwezigheid van water. Bovendien is hier, wegens het ontbreken van enige menselijke (opkuis)activiteit, op natuurlijke wijze een evenwichtig bos ontstaan met een natuurlijke gelaagdheid. Rust en goede structuur geven kansen aan een aantal gevoelige soorten. Soorten die hiervan profiteren zijn bijvoorbeeld de Hazelworm (enige plaats van voorkomen in Zuid-West-Vlaanderen van dit reptiel) en de Ransuil. Onderzoek zou ongetwijfeld nog andere soorten aan het licht brengen die hier een enige groei- of leefplaats vinden.
- De sluizencomplexen (Bossuit, Moen, Zwevegem, Kortrijk) bieden broedmogelijkheden voor de Grote Gele Kwikstaart, een soort die anders van nature gebonden is aan snelstromend water. Deze soort vindt in de sluizencomplexen, wellicht door de sluiswerking en het uitspattend verlieswater, een geschikte vervangbiotoop. De soort komt pas sinds 1994 tot broeden in West-Vlaanderen (sluis Ooigem). Vandaag broeden 3 van de 8 Zuid-West-Vlaamse koppels langs het kanaal (Kortrijk, Moen, Bossuit).

De biologische waarde van het gebied als voortplantingsgebied kan geïllustreerd worden aan de hand van enkele opvallende voorbeeldsoorten die in Zuid-West-Vlaanderen zeldzaam zijn, gesorteerd per biotoop. Zij staan symbool voor tientallen soorten dieren, planten en andere organismen die in hun zog voorkomen:

- Poelen: Kamsalamander (habitatrichtlijnsoort – statuut Vlaanderen: zeldzaam) - In Zuid-West-Vlaanderen is dit een uiterst bedreigde soort. Elders komt de soort mogelijk nog voor in Kortrijk (in vroegere bomputten die vrijwel alle verdwenen zijn) en verder in Wervik. Vermoedelijk is hij in deze regio vrijwel overal elders uitgestorven.

Zicht op de paaiplaats voor vissen, plasberm langs de noordoever van het kanaal ter hoogte van Esser.



Het natuurgebied 'oude spoorwegtracé tussen Knokke en Moen-Statie' wordt beheerd door Natuurpunt.





Het Orveytbos en de vaarttaluds; hier ligt het hart van de ecologische structuur langs het kanaal.

- Halfopen gebied met struweel: Roodborsttapuit - Deze soort telde in de buurt van het Orveytbos en het kanaal in 1997 nog 8 of 9 koppels, terwijl elders in Zuid-West-Vlaanderen amper 4 à 6 koppels tot broeden kwamen. In 2001 werd in deze regio voor het laatst een mogelijk broedgeval genoteerd aan het kanaal te Moen.
- Grasland met verspreide struiken: Sprinkhaanzanger - In Zuid-West-Vlaanderen een zeldzame broedvogel met het Orveytbos en de vaarttaluds als enige plaats waar regelmatig wordt gebroed.
- Dicht struikgewas in vochtig gebied: Nachtegaal - Een onregelmatige broedvogel in Zuid-West-Vlaanderen met het Orveytbos en de vaarttaluds als één van de enige plaatsen waar soms nog wordt gebroed.
- Open water met overhangende takken: IJsvogel - Regelmatig komt deze soort tot broeden langs het kanaal, meestal te Bossuit. In geheel Zuid-West-Vlaanderen broedt de soort jaarlijks met een 10-tal koppels.

Om de functie als voortplantingsgebied waar te maken is het belangrijk dat de biotopen die deze specifieke eigenschappen hebben en dus kenmerkende soorten aantrekken (bij uitstek de voorbeeldsoorten die hierboven werden genoemd) maximaal worden beschermd en waar mogelijk verder worden ontwikkeld (zowel inhoudelijk als ruimtelijk).

Verbindingsgebied

Wegens haar vorm en ligging is het Kanaal Bossuit-Kortrijk bij uitstek een verbindingsgebied, meer bepaald tussen de valleien van de Schelde en van de Leie. In het stedelijk gebied wordt het verbindingsgebied grotendeels onderbroken. Hier kunnen de Gavers ingeschakeld worden als verbindingsgebied tussen het kanaal en de Leie. Verbindingsgebieden zijn voor de natuur belangrijk. Veel planten- en diersoorten hebben een beperkte verspreidingscapaciteit. Als ze in geïsoleerde gebieden voorkomen, dreigen ze er uit te sterven, bijvoorbeeld door inteelt. Verbindingsgebieden zorgen ervoor dat bepaalde populaties planten en dieren niet geïsoleerd geraken. Zij zijn enkel efficiënt indien zij vrijwel ononderbroken kunnen doorlopen.

De oude kanaalarm en het Sint-Pietersbrugje.



Enkele voorbeelden van organismen die weinig mobiel zijn, in het gebied voorkomen en nood hebben aan verbindingsgebieden:

- Hazelworm. De enige plaats waar deze reptielensoort nog voorkomt in Zuid-West-Vlaanderen is het schiereilandje tussen het oud en nieuw kanaal (Sint-Pietersbrug) in Moen en in de buurt van het jaagpad aan het Orveytbos. Het betreft een geïsoleerde populatie die zal uitsterven indien geen waardevolle verbindingsgebieden voor de soort worden gerealiseerd.
- Kamsalamander (zie hierboven), met in zijn zog alle hier voorkomende amfibieën die per definitie minder mobiel zijn en nood hebben aan verbindingsgebieden voor de ontwikkeling en instandhouding van een gezonde populatie (Alpenwatersalamander, Kleine Watersalamander, Pad, Groene Kikker, Bruine Kikker).
- De plantensoorten die zich niet via de wind voortplanten kunnen zonder verbindingsgebieden geïsoleerd geraken en op de duur gewoon verdwijnen.

Ook mobiele diersoorten, zoals vleermuizen, hebben nood aan verbindingsgebieden, omdat dit hen in staat stelt foeragerend voedselgebieden te bezoeken. Vogels kunnen door middel van verbindingsgebieden een grotere verspreiding kennen. Staatmezen bijvoorbeeld zijn nauwelijks in staat om grote afstanden te overbruggen zonder lijnelementen.

Om de functie als verbindingsgebied waar te maken is het belangrijk dat er corridors worden ontwikkeld die planten en dieren in staat stellen gemakkelijk te migreren.

Rust- en voedselgebied

Voor sommige dieren heeft het Kanaal Bossuit-Kortrijk en omgeving ook een intrinsieke waarde als rust- en voedselgebied buiten maar ook soms tijdens de voortplantingsperiode. Sommige soorten hebben in de jaarcyclus behoefte aan gebieden om extra reserve op te doen voor de trek- of broedperiode.

Zicht vanuit de Sluislaan naar het Orveytbos.





Zicht op de omgeving van het Sint-Pietersbrugje en de toegang tot het Orveytbos.



Vanop de sluisbrug in Bossuit heb je een prachtig zicht op de samenloop van het kanaal met de Schelde.

Enkele voorbeelden:

- Het kanaal zelf wordt vaak gebruikt als overwinteringsgebied voor eendachtigen. Strenge winters kunnen bijvoorbeeld tientallen overwinterende Grote Zaagbekken opleveren. De bosschages rond het kanaal zijn elk jaar zeer geschikt voor overwinterende Houtsnippen.
- Het kanaal is door zijn structuur (langgerekt water zonder hindernissen, met regelmatig bomen en bebouwing wat windbeschutting oplevert) en voedselrijkdom (relatief proper water, regelmatig natuurlijke elementen in de buurt) een prima jachtgebied voor de Meervleermuis, een in Vlaanderen zeldzame vleermuisensoort (rode lijstsoort – statuut bedreigd) die hier 's zomers komt jagen over het water. Om dezelfde redenen wordt ook de algemenere Watervleermuis (rode lijstsoort) hier opgemerkt.
- Tijdens de trekperiode (pakweg augustus-november en maart-mei) rusten tientallen soorten (vooral zang-)vogels uit in het gebied of verzamelen ze er voedsel om daarna te kunnen verder trekken. Langs het water worden dan bijvoorbeeld nogal wat Grote Gele Kwikstaarten genoteerd, in het riet zijn onder meer veel Kleine Karekieten te vinden, in de struwelen huizen Braamsluipers, Grasmussen, Bosrietzangers, en in de bosjes worden soorten als Zwartkoppen, Fitissen, Tijftjaffen en vinkachtigen opgemerkt.

Knelpunten en troeven

De belangrijkste ecologische potenties voor het kanaal situeren zich in haar functie als voortplantings- en verbingsgebied. Deze functie kan het maximaal waarmaken indien een zo breed mogelijke diversiteit van biotopen wordt ontwikkeld.

De biotopen die hierbij worden weerhouden zijn:

- Water: het kanaal zelf, grachten, poelen
- Grasland: kanaaloevers, wegbermen, weilanden, hooilanden
- Bos: historische bossen op kanaaloever en in de omgeving van het kanaal, beboste zones, spontane verbossingen
- Akkers
- Stedelijke natuur

De maximale ontwikkeling van deze type biotopen in de omgeving van het kanaal en de optimale onderlinge verweving ervan, zal een daadwerkelijke ecologische verbinding maken tussen de Scheldevallei en de Leievallei, zoals die in diverse plannen wordt gesuggereerd.

Orveytbos, de aanpalende vaarttaluds, de oude spoorwegbedding en de gebieden tussen spoorweg en kanaal zijn bovendien opgenomen als habitatrichtlijngebied zowel wegens het voorkomen van unieke biotopen, als wegens het voorkomen van enkele habitatrichtlijnsoorten.

Voor de realisatie van een ecologische verbinding tussen de twee riviervalleien is een verbetering van de kwaliteit van de bestaande elementen en een ruimtelijke uitbreiding ervan noodzakelijk. Beide aspecten worden hieronder beschreven bij elk biotoop.

Water

Het kanaal zelf, diverse poelen en grachten behoren tot deze biotoop. Het kanaal vormt een ononderbroken lint van water tussen Schelde en Leie. Het water is van een redelijke tot goede kwaliteit, vooral naarmate het dicht bij de Leie komt (zelfzuiverende werking van het water dat van Schelde naar Leie loopt). Het is belangrijk dat deze kwaliteit goed blijft, niet alleen voor het leven in het water (waterplanten, waterorganismen, vissen, watervogels, ...) maar ook omdat het gebruikt wordt voor de winning van drinkwater.

Het betreft onder meer volgende waters in de omgeving van het kanaal:

- De kolonisatie van vis vanuit het kanaal zou kunnen gebeuren via de Leie, indien de sluizen zouden worden gebruikt. Dit is niet het geval. Sommige vogelsoorten gebruiken wel de Leie als slaappleaats terwijl ze ondermeer langs het kanaal fourageren.
- Bij vogels is er een vrij intense uitwisseling tussen de Gavers en het kanaal, vooral tijdens de winter. Tijdens de slaaptrek wordt het kanaal door sommige vogelsoorten gebruikt als bakken om de Gavers te bereiken.
- In het Lettenhofpark Knokke bevindt er zich een visvijver, waar hier en daar nog wat riet langs staat.
- Het Orveytbos bevat enkele poelen en waterrijke gebiedjes, die deels droog komen te staan tijdens de zomer.
- De oude kanaalarm te Moen, hoewel nog verbonden met het kanaal zelf, mag worden beschouwd als een aparte eenheid. De biodiversiteit per oppervlakte-eenheid is er groter dan in het kanaal. Sommige diersoorten zijn er erg dichtbij waar te nemen (bv. Broedende Fuut en Meerkoet, Rustende Ransuilen), zodat het ook een belangrijk natuur-educatief element is langs het kanaal.
- De oude kanaalarm te Bossuit staat niet meer in verbinding met het kanaal zelf. Het is een potentieel sterk te verbeteren element mits uitvoering van inrichtings- en beheerswerken.
- De parkvijver kasteelpark Bossuit is sterk te verbeteren.
- De Schelde is een corridor voor vleermuissoorten die vanuit Wallonië het kanaal bezoeken. In de winter vormt de monding van het kanaal in de Schelde een frequent bezochte plas voor tal van watervogels. Tijdens harde winters, als het kanaal toevriest, is de Schelde de favoriete vluchtplaats voor op het kanaal overwinterende watervogels.

Enkele suggesties tot verbetering van de kwaliteit van de bestaande elementen:

- Verbetering waterkwaliteit: een algemeen initiatief dat kan genomen worden is het beperken van bodemwoelende vissoorten (bv. karperachtigen) in alle waters waar ze voorkomen (bij prioriteit de kleinere waters).
- Verbetering structuur van sommige waters: bv. de oude kanaalarm van Bossuit kan veel beter. Het water ontvangt te weinig licht en zit vol bodemwoelende vissen. Het resultaat is troebel water. Sanering is mogelijk. Er kan aan natuurbouw gedaan worden.
- De aanleg van broedeilandjes en de toepassing van natuurlijk-technische oevers kunnen een verbetering betekenen voor het leven op het kanaal.

Grasland

Voorbeelden van graslandgebieden in de kanaalomgeving:

- De kanaalbermen, met brede bermen, zijn geschikt voor bermbeheer ondermeer t.h.v. Kanaalbos Harelbeke, Otegemsesteenweg Zwevegem, Poeldries Moen aan de westzijde van het kanaal, omgeving Oliebergpark Moen, tussen Moen en Bossuit aan de oostzijde van het kanaal
- Het Oliebergpark en haar omgeving
- De orchideeënweiden op de vaarttaluds
- Het begraasd weiland op Orveytbos

Enkele suggesties tot verbetering van de kwaliteit van de bestaande elementen:

- Consequent toepassen van een vegetatieverbeterend beheer, liefst op basis van een dynamisch beheersplan
- Aanvullende of nieuwe aanplant van kleine landschapselementen op bestaande en nieuwe weiden (hagen, houtwallen, knotwilgenrijen, solitaire bomen, ...)

De orchideeënweiden op de vaarttaluds en het weiland op Orveytbos hebben reeds een voorbeeldfunctie qua beheer. Het beheer behoeft geen aanpassingen.

Bos en opgaand groen

Onder meer op de volgende plaatsen bevindt zich een bos of park:

- Kanaalbos en Stasegembos te Stasegem (in beheer van de Stad Harelbeke en Natuurpunt Gaverstreek): delen werden recent gekapt bij de aanleg van de brug over het kanaal ter hoogte van het Kanaalbos te Harelbeke.
- Lettenhofpark: deels aangeplant verruigd grasland met verspreid riet. Mits heraanleg kunnen hier grotere ecologische potenties worden gecreëerd.
- Het historische bos tussen het jaagpad en Orveytbos te Moen (Agentschap Natuur en Bos): biologisch het meest waardevolle bos met oorspronkelijke bosflora en de aanwezigheid van Ransuil, Hazelworm, Sperwer, Torenavalk.
- Het bos dat natuurlijk is ontstaan op het schiereiland tussen oud en nieuw kanaal te Moen met een gelaagdheid met een grote biologische waarde.
- Orveytbos dat slechts deels is beplant en dat ook een populierenbosje bevat.
- De houtwal die gelegen is op de oude spoorwegbedding t.h.v. de Klijte, nabij Moen.
- Op een zekere afstand tot het kanaal: Banhoutbos, Mortagnebos en Bossuitpark en de Gavers.

Enkele suggesties tot verbetering van de kwaliteit van de bestaande elementen:

- De stukken historisch bos en vooral het bos op het schiereiland hebben een natuurlijke gelaagdheid gevormd die elders in deze regio niet veel meer wordt gezien. De beheersoptie "niets doen" kan hier worden verdergezet.



Perspectief vanop de Klijte naar het Orveytbos.



De dicht begroeide kanaaloevers tussen Moen en Bossuit (zicht vanop de brug in Moen).



Het Lettenhofpark: een potentie voor natuurontwikkeling.

- In aangeplante bossen creëert hakhoutbeheer dikwijls een verbetering van de ecologische kwaliteit, doordat dan tijdelijk meer licht aan de bodem kan, wat kansen geeft aan de kruidenlaag.
- Verwijderen exotische aanplantingen (bv. Acacia).
- Creëren van gelaagdheid in de begroeiing waar deze er niet is.

Akkers

Akkers komen overal voor waar landbouwgebied grenst aan het kanaal.

Specifieke akkerplanten (bv. Bolderik, Spiegelklokje, ...) zijn zo goed als uitgestorven in onze streek of kwamen hier misschien zelfs nooit voor. Idem dito met akkerzoogdieren (bv. Hamster).

In het Interfluvium wordt vandaag bij ecologisch akkerbeheer gefocust op akkervogels (bv. Veldleeuwerik, Grauwe Gors, Patrijs). Dit zijn bij uitstek vogels van open ruimte zonder bomen. In de omgeving van Bossuit bevinden zich tal van rustige landbouwzones die hieraan voldoen en in aanmerking komen voor beschermingsmaatregelen. Men kan zich hierbij concentreren op gebieden waar nog restpopulaties van akkervogels aanwezig zijn (buiten het bestek van deze visie).

Soorten als Ringmus en Kneu komen wel in de overgangsgebieden van open gebied en groengebied voor. Hier kan de omgeving van het kanaal uiteraard wel een rol spelen.

Bovendien dient hier te worden opgemerkt dat het verdwijnen van de Roodborsttapuit in de literatuur wordt gelinkt aan de kwaliteitsvermindering van het omliggende landbouwgebied. Dit is een vogel van halfopen gebieden die een deel van het voedsel haalt uit insectenrijke akkerranden. Het volledig steriel maken van akkers heeft blijkbaar ook een invloed op de Roodborsttapuit.

Om de ecologische kwaliteit van de akkers nabij het kanaal te verbeteren, dient er een onderscheid te worden gemaakt tussen zones die geschikt zijn voor vogels van meer kleinschalige landschappen (bv. Kneu) en deze van open landschappen (bv. Veldleeuwerik). Beide hebben een ander type biotoop nodig.

Het is zinvol voor het eerste type akkervogels in de buurt van het kanaal kleinschalige landschapselementen aan te leggen. Verderop kan men zich concentreren op vogels van open gebieden (andere maatregelen).

Indien hierrond acties worden georganiseerd, dient uiteraard voor de landbouwer in kwestie een billijke vergoeding te worden voorzien.

Stedelijke natuur

Elementen die kunnen worden vermeld in dit kader zijn de geklasseerde oude sluisen in Kortrijk. Deze zijn een biotoop voor muurflora zoals Muurleeuwenbek, Muurvaren en Steenbreekvaren (enkel sluis 9). Bovendien zijn ze het broedgebied voor de Grote Gele Kwikstaart. Indien de sluisen in de toekomst worden gerestaureerd, dient dit te gebeuren met respect voor de hier voorkomende muurflora.

Ook de nieuwere sluisen en de geklasseerde Sint-Pietersbrug kunnen als een stukje stedelijke natuur langs het kanaal worden beschouwd.

Er is ook wat industriële bebouwing langs het kanaal, maar dit draagt meestal weinig bij tot de natuurwaarde van het kanaal (wel bv. slaappleaats voor vlermuizen, bv. Dwergvleermuis).

Andere **ruimtelijke knelpunten** zijn of kunnen worden:

- Potentiële verontreiniging van water.
- Aanleg van de N391-N8 (Kortrijk-Zwevegem-Avelgem): De doortrekking van de N391 rond Zwevegem, op de noordelijke en oostelijke oever van het kanaal, kan een belangrijke minwaarde betekenen voor het gebied. Nu reeds is een gedeelte van het kanaalbos te Stasegem verdwenen. Men mag de invloed van wegen op nabijgelegen groengebieden niet onderschatten door fenomenen als isolement, rustverstoring, geluidshinder en strooizouten. De toekomstige weg dient in elk geval zoveel mogelijk ruimtelijk gescheiden te zijn en te worden gebufferd ten opzichte van de diverse reservaatgebieden (bv. de Vaarttaluds, de oude spoorwegberm).
- Eigendomsstructuur: het realiseren van verbindings- en verwevingsgebieden is niet overal evident gezien de versnipperde eigendomsstructuur en het private karakter ervan. Via beheersovereenkomsten en landschapsinrichtingsplannen, die op vrijwillige basis worden afgesloten met de landbouwers, wordt momenteel aan nieuwe landschappen gewerkt. Op deze acties wordt prioritair ingezet. Voor de realisatie van andere elementen langs of in de omgeving van het kanaal (o.a. fietspad, rustplekken, ...) kunnen andere juridisch-planologische middelen worden ingezet.
- De vermenging met andere functies kan hinderlijk/problematisch zijn voor de natuur. Het gaat onder meer over het al dan niet toelaten van quads en crossmotoren langs het kanaal, de overbetreding van de oevers door de hengelaars, de problematiek van het vrachtverkeer tussen Moen en Knokke, het sluikstorten door recreanten of bewoners. Toch is er meestal wel een remediërende maatregel te vinden of kan verweving worden gestimuleerd (o.a. met recreatie, industrie, landbouw, wonen).

3.5 Het kanaal als multifunctionele waterweg

Het Kanaal Bossuit-Kortrijk, als doorsteek tussen de Leie en de Schelde, is onderdeel van het Europese waterwegennet. Het kanaal heeft net als de waterwegen Leie en Schelde, maar dan wel in mindere mate, potenties voor watergebonden bedrijvigheid.

Korte historiek van het kanaal

Het oorspronkelijke kanaal werd geopend in 1860 en had een bodembreedte van 10 m en een diepgang van 1,80 m. Er werden elf sluizen en achttien bruggen gebouwd om de niveauverschillen tussen Bossuit en Kortrijk te regelen. In feite is er slechts een hoogteverschil van 1,14 m tussen de Schelde en de Leie, maar het landschap tussen de beide riviervalleien is heuvelachtig. Zowat halfweg is er een maximum niveauverschil van circa 19 m. Ongeveer op die plaats werd een bevaarbare tunnel van 611 m gegraven, in de volksmond nog steeds gekend als de Souterrain. In die tijd was het kanaal een voorbeeld van 19^e-eeuwse civiele ingenieurskunst, wat zich vertaalde in de vormelijke zorg die er werd aan besteed. Getuigen hiervan zijn de 3 beschermde sluizen in het stadslandschap van Kortrijk.

In de jaren '70 werd het oude kanaal grotendeels verbreed en gemoderniseerd. De breedte van het kanaal is 45,5 m aan de waterlijn, bij een bodembreedte van 28 m en een waterdiepte van 3,5 m. In de stad Kortrijk (vanaf de Leie tot de spoorwegbrug) werd het kanaal echter niet verbreed voor schepen tot 1.350 ton, maar behield de waterweg haar oorspronkelijke breedte. Dit stuk van het kanaal is enkel toegankelijk voor schepen tot 300 ton.

Ook het aantal sluizen werd teruggebracht tot 6 sluizen: 3 sluizen op het oorspronkelijk stuk en 3 nieuwe sluizen ter hoogte van Zwevegem, het Orveytbos en Bossuit. Met de bouw van de nieuwe sluizen verdween ook de Souterrain in Moen.

Bevaarbare waterweg vandaag

Volgens de vaartwegklassen behoort het kanaal van Bossuit naar Kortrijk vandaag:

- Van de oorsprong in Avelgem (Bossuit) tot aan de spoorwegbrug (Kortrijk) tot de vaarwegklasse IV en een vrije hoogte onder de vaste bruggen van 6,36 m
- Vanaf de spoorwegbrug (Kortrijk) tot aan de monding in de Leie tot de vaarwegklasse I en vrije hoogte onder de vaste bruggen van 3,93 m

De lengte van het kanaal is 15,2 km met als toegelaten afmetingen van schepen:

- Kant Schelde - 100 x 10 x 2,5 m
- Kant Leie - 38,50 x 5,10 x 1,80 m

Door de verbreding en de bouw van drie grotere sluiscomplexen kunnen moderne binnenschepen (tot 1.350 ton) tot vlak voor de stedelijke kaaien in Kortrijk varen.

De verdere verbinding met de Leie is voor deze grote schepen niet mogelijk. Hierdoor werkt het kanaal als een langgerekt insteekdok voor de commerciële scheepvaart met toe- en afvoer op de Schelde.

Alhoewel de ruimte in Kortrijk beschikbaar is, wordt de verbreding van het kanaal tot aan de Leie op korte termijn niet voorzien en is op lange termijn zelfs twijfelachtig. Indien de verbreding alsnog zou worden uitgevoerd, is deze voorzien langs de noordoever waarbij de breedte van het kanaal nagenoeg wordt verdubbeld en de drie kleine sluizen dienen te worden vervangen door één grote sluis.

Laad- en loskades voor goederenvervoer langs het Kanaal Bossuit-Kortrijk concentreren zich vooral in het noordelijke verbrede segment, met kades ter hoogte van Stasegem en naast Bekaert-Zwevegem. Ten zuiden van Zwevegem vinden we enkel nog een kade ter hoogte van het bedrijventerrein Moen-Trekweg. Recent richtte IMOG een vraag naar W&Z voor de aanleg van een laad- en loskade t.h.v. hun bedrijfsite in Moen. De vraag werd goedgekeurd en de kade wordt dit jaar (2011) nog aangelegd.

Volgens de huidige eisen van de moderne scheepvaart met een volledige en rechtstreekse aansluiting op waterwegen voor scheepvaart van klasse Vb beantwoordt het Kanaal Bossuit-Kortrijk tussen Leie en de spoorwegbrug Kortrijk, maar ook tussen Stasegem en Bossuit, niet aan deze voorwaarde.

Goederenvervoer op het water

(bron: Statistiek van het vervoer op de waterwegen - W&Z)

De economische functie van het kanaal is vandaag beperkt. In vergelijking met kanalen als het Brusselse zeekanaal of dichterbij het Kanaal Roeselare-Leie is de industriële activiteit, gericht op watergebonden bedrijvigheid, versnipperd aanwezig. De grootste concentratie van activiteiten bevindt zich ter hoogte van Stasegem (Harelbeke) met twee bedrijven gespecialiseerd in het tijdelijk stapelen en verwerken van inerte materialen, namelijk Stadsbader en BSV-Devamix. Iets verder, op het grondgebied van Kortrijk, zijn de molens Dumoulin gevestigd.

In 2010 werd 533.674 ton vervoerd over het Kanaal Bossuit-Kortrijk. Dit is een lichte daling van 3,16% ten opzichte van 2009 (551.089 ton). Sinds 2005 bedraagt de vervoerde tonnage op het kanaal gemiddeld meer dan 500.000 ton.

Vergelijken we de tonnage op het kanaal t.o.v. andere waterwegen in Vlaanderen, dan komen we tot de vaststelling dat de cijfers voor het Kanaal Bossuit-Kortrijk heel laag zijn. Op het Kanaal Roeselare-Leie werd in 2010 ongeveer het 7-voud van het aantal tonnage (3.500.784 ton) vervoerd. De cijfers tonen dus aan dat het vrachtvervoer op het Kanaal Bossuit-Kortrijk zeer klein is.



De kadeinfrastructuur van de molens Dumoulin verhindert een vlotte doorgang voor fietsers. Het pad is hier herleid tot een minimale breedte.



Laden en lossen op de kade van BSV-Devamix (zicht vanuit de noord-oever). De kade wordt deels ook gebruikt door Casier, een groothandel in Deerlijk.



Het sluiscomplex ter hoogte van de Deerlijkstraat (Zwevegem).



De sluiscomplexen in Kortrijk en de smalle breedte van het kanaal laten maar scheepsvaart tot 300 ton toe.

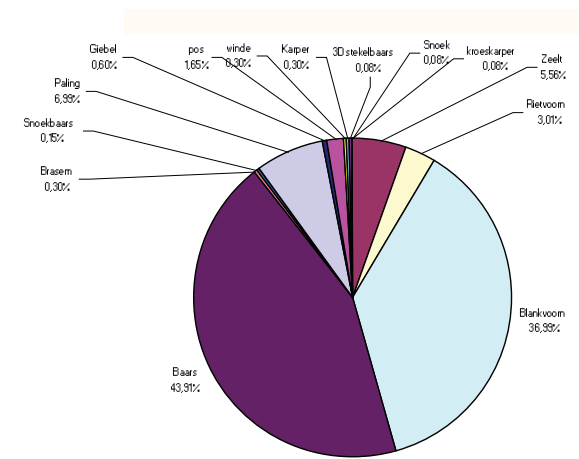


Aan Moen-Trekweg ligt de laad- en loskade verloren in het groene landschap. Hier worden sporadisch goederen gelost of geladen voor de aanpalende bloemmolens en IMOG.

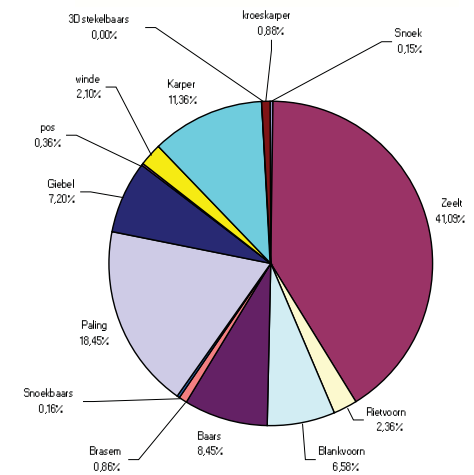


De kraan op de laad- en loskade aan de Bekaertsite werd nooit gebruikt.

Aantalsverhouding van de vissoorten op het kanaal Bossuit-Kortrijk in oktober 2003, op basis van de samengestelde gegevens van de fuikvangst en de elektrovisserij.



Biomassaverhouding van de vissoorten op het kanaal Bossuit-Kortrijk in oktober 2003, op basis van de samengestelde gegevens van de fuikvangst en de elektrovisserij.



Als we focussen op het aantal ladingen en lossingen op het kanaal in 2009 (cijfers 2010 nog niet gekend), werden 89 ladingen en 457 lossingen genoteerd, respectievelijk goed voor 80.228 ton en 470.861 ton. T.o.v. 2008 was dit een opvallend cijfer. Op de kleine waterwegen werd ondanks de economische crisis namelijk een (significante) groei in de trafieken opgemeten, waaronder het Kanaal van Bossuit naar Kortrijk (+16,05%).

Het totaal aantal ladingen en lossingen op de binnenvaart van W&Z voor 2009 bedraagt 4.319.286 ladingen (ton) en 13.004.018 lossingen (ton). In deze totalen vertegenwoordigt het Kanaal Bossuit-Kortrijk maar een verwaarloosbaar klein aandeel, nog geen 2% van de ladingen en iets meer dan 3,5% van de lossingen.

Ondanks de lage cijfers van het kanaal t.o.v. andere bevaarbare waterwegen in Vlaanderen, moeten we erop wijzen dat alle goederen die nu momenteel via het water naar de bedrijfssites in Stasegem, Kortrijk en Moen worden gebracht, zorgen voor minder verkeer op de autowegen. Er vanuit gaande dat het goederentransport op de weg meestal gebeurt met 10-tonners, komt dit neer op een afvoer van 6.800 vrachtwagens en een aanvoer van 40.430 vrachtwagens minder langs het wegennet voor 2007. Uitgedrukt in transport per week betekent dit een ontlasting van een afvoer van 130 vrachtwagens en een aanvoer van 777 vrachtwagens op de wegen van het kanaal. Dit zijn niet te verwaarlozen cijfers.

Pleziervaart

(bron: Statistiek van het vervoer op de waterwegen - W&Z)

In 2009 telde men voor de pleziervaart en passagiersvaart aan de kunstwerken:

- 590 sluispassages in Bossuit, waarvan 552 pleziervaart en 38 passagiersvaart
- 493 sluispassages aan de kleine sluisen 9/10/11 in Kortrijk, waarvan 491 pleziervaart en 2 passagiersvaart

De kanoclub ter hoogte van de Brug.



Het betreft voornamelijk individuele pleziervaart en boottochten (VVV), georganiseerd in de zomermaanden, die varen van Bossuit of van Zwevegem richting Oudenaarde en Doornik. De uitbouw van passagiersvaart richting Kortrijk wordt belemmerd door de sluisen.

Uitgaande van de tellingen kent de pleziervaart een stijging. Juli en augustus zijn de drukste maanden. De Schelde wordt meer bevaaren dan het kanaal. Dit komt onder meer doordat de sluis van Bossuit op zonen wettelijke feestdagen gesloten is, waardoor de mogelijkheden voor pleziervaart op het kanaal worden beperkt.

Langs het kanaal zijn er twee aanlegsteigers voor pleziervaart:

- Aanlegsteiger Bossuit: aangelegd achter de sluis in Bossuit, in combinatie met sanitaire voorzieningen in het pompgebouw
- Aanlegsteiger de Brug, Zwevegem: vooral voor de kanoclub Sobeka

Waterkwaliteit van het kanaal

(bron: Vlaamse Milieumaatschappij)

Het water van het Kanaal Bossuit-Kortrijk wordt aangewend voor de productie van drinkwater. Hiervoor wordt water van de Boven-Schelde overgepompt in het kanaal, waar het een vrij lange verblijftijd ondergaat en waar de kwaliteit dankzij een proces van natuurlijke zuivering sterk verbetert. Dit blijkt duidelijk uit de analyseresultaten.

- In het compartiment dichtst bij de Boven-Schelde wordt een matige kwaliteit vastgesteld en worden de normen voor basiskwaliteit en drinkwaterproductie niet gehaald. Vooral in de zomerperiodes worden regelmatig lage zuurstofconcentraties gemeten. Door het oppompen van Scheldewater naar het kanaal wordt in dit eerste compartiment regelmatig een te hoog gehalte aan zwevend stof vastgesteld met impact op onder meer het biologisch en het chemisch zuurstofverbruik. Ook voor orthofosfaat en totaal fosfor worden de normen niet gehaald. Bij een toetsing aan de normen voor drinkwaterproductie worden bovendien overschrijdingen vastgesteld voor biologisch zuurstofverbruik, ammonium, kjeldahl-stikstof en totaal fosfor.

Goederenvervoer op het kanaal.



In het laatste compartiment, net voor Kortrijk, wordt een zeer goede biologische kwaliteit gemeten en voldoet het merendeel van de gemeten concentraties aan de gestelde normen voor basiskwaliteit. Enkel de concentratie aan opgeloste zuurstof kan in de zomer iets te laag scoren (minimum 4,6 mg/L – norm basiskwaliteit 5 mg/L).

- Het kanaal heeft ook als doelstelling 'viswater' meegekregen en wordt ook effectief druk bevestigd. Bij een toetsing aan de viswaterkwaliteitsnormen merken we op dat er in Kortrijk af en toe een lichte overschrijding van het biologisch zuurstofverbruik wordt vastgesteld, in combinatie met te hoge concentraties aan nitriet.

Visstandsonderzoek op het Kanaal Bossuit-Kortrijk (rapportage Provinciale Visserijcommissie)

Dat het kanaal een druk bevestigd water is, bewijzen de vele hengelaars. Tijdens de week zijn het de recreatieve hengelaars, in het weekend vooral de wedstrijdhengelaars. Ook worden er geregeld selecties gehouden voor internationale wedstrijden. Kortom, één van de topwaters in West-Vlaanderen. Iedereen kan er terecht om zijn visje te vangen, van een beginneling tot de meer ervaren wedstrijdhengelaar.

In oktober 2003 werden er door de Provinciale Visserijcommissie van West-Vlaanderen en door het IBW gedurende drie dagen visbestandopnames uitgevoerd op het Kanaal Bossuit-Kortrijk. Dit gebeurde in samenwerking met de Afdeling Bos en Groen van AMINAL.

De visbestandsopnames op het Kanaal Bossuit-Kortrijk werden uitgevoerd door middel van elektrovisserij en fuikvisserij. Wat de elektrovisserij betreft werden van op de boot verschillende oeverstroken elektrisch afgevist tussen Kortrijk en Bossuit. De dichtheid van het visbestand voor de elektrovisserij wordt berekend uitgaande van de hypothese dat met de elektrovisserij een oeverstrook van twee meter breed werd bemonsterd (dichtheid is gevangen biomassa (of aantal) x oeverlengte x 2 m breedte, omgerekend naar aantal of biomassa per hectare).

Wat betreft de fuikvisserij werden er 18 fuiken gezet, op 9 verschillende plaatsen.

Een visser langs het kanaal.



Het Kanaal Bossuit-Kortrijk werd in onderhavige campagne op 10 plaatsen bemonsterd met fuiken/elektrisch of een combinatie van de twee. Volgende 14 vissoorten werden gevangen: paling, brasem, gibel, karper, kroeskarper, zeelt, winde, blankvoorn, rietvoorn, driedoornige stekelbaars, pos, baars, snoek, snoekbaars.

Uit de aantalsverhouding kan afgeleid worden dat het visbestand een blankvoorn-baars type is. Dit houdt in dat het visbestand gedomineerd wordt door soorten die aan het biotoop minder eisen stellen. Opvallend was dat het aantal en de diversiteit van de vissoorten veel groter was op plaatsen met rietkragen, overhangende bomen, ... dan op plaatsen met een kunstmatige oeverversteviging, voorbeeld met betonnen wanden. Ook waren er stukken waar er helemaal niks gevangen werd.

Op de meeste plaatsen is de soortenverscheidenheid niet zo groot en is er een dominantie van blankvoorn en baars. Dit komt omdat op deze plaatsen de oevers kunstmatig verstevigd zijn met betonblokken. Langs deze oevers vinden vissen geen schuilgelegenheid (blankvoorn en baars stellen weinig eisen aan het milieu).

Een uitzondering hierop is de oude arm te Moen (staalnameplaats 12030250). Hier hebben de vissen veel schuilgelegenheid zoals goed ontwikkelde rietkragen, overhangende bomen, takken in het water, ... Het water is hier ook helderder en de oevers zijn niet kunstmatig verstevigd. Op deze plaats is er dan ook een grotere verscheidenheid aan vissoorten waargenomen. Hier helt het visbestand dan weer eerder over naar een snoek-zeelt-rietvoorn-associatie.

De verhouding voornachtigen tegenover brasemachtigen geeft een indicatie van de (tendens tot) verbraseming van het visbestand op een water. Er werden in totaal maar 4 brasems gevangen. De biomassaverhouding voornachtigen/brasemachtigen bedraagt 0.104/1, de aantalverhouding 133/1. Dit impliceert een lage tendens tot verbraseming. Er is hier dus voorlopig nog geen sprake van verbraseming.

De verhouding blankvoorn tegenover rietvoorn geeft een indicatie van de potentiële evolutie van het visbestand van een blankvoorn/baars/kolblei-associatie naar een snoek/zeelt/rietvoorn-associatie.

Het visbestand wordt op peil gehouden door het aanleggen van paaiplaatsen.



Wateren van het snoek/zeelt/rietvoorn-type zijn heldere wateren met ondergedoken waterplanten en zijn omwille van hun grotere diversiteit en lagere trofiegraad ecologisch waardevoller.

Bij het visstandonderzoek in oktober 2003 bedroeg de biomassaverhouding blankvoorn/rietvoorn 2.79/1, de aantalverhouding bedroeg 12.3/1. Deze balans ligt nog teveel in het voordeel van blankvoorn.

Wel moet vermeld worden dat het grootste deel van de rietvoorns gevangen zijn in de oude arm van Moen waar er een grote variatie is aan schuilgelegenheden. De andere stukken zijn ecologisch niet in orde voor een goede groei van de rietvoornpopulatie.

Er werden geen beschermde vissoorten gevangen. In de oude arm van Moen is er een roodwangschildpad gevangen. Bij warmer weer worden er daar verscheidene exemplaren gesignaleerd die liggen te zonnen.

Drinkwaterwinning en het grijswatercircuit vanuit het kanaal

De VMW (Vlaamse maatschappij voor watervoorziening) staat in voor 70% van de drinkwatervoorziening in West-Vlaanderen. De VWM gebruikt het water uit het kanaal als bron voor drinkwaterproductie in zijn productiecentrum in Stasegem, gelegen naast het kanaal. Het kanaal vervult een essentiële rol in de drinkwaterbevoorrading van het zuiden van de provincie.

Het gehele drinkwaterproductiecentrum omvat de inname uit het Kanaal Bossuit-Kortrijk, het waterbehandelingsstation en de Gavervijver in Harelbeke. Het ontstaan van dit complex gaat terug tot begin de jaren '80 waar in de periode 1982-1985 een uitvoerige kwalitatieve studie van het voedingswater (Schelde en Kanaal Bossuit-Kortrijk) gebeurde, welke gunstige perspectieven voor een waterbehandeling opende. De keuze van de inplantingsplaats werd bepaald door de noodzakelijke verbinding met de ruwwaterbron, het Kanaal Bossuit-Kortrijk, en de aanwezigheid van een waterplas met een inhoud van 3 miljoen m³, die indertijd gegraven werd voor de ontginning van zand voor het aanleggen van de autosnelweg Gent-Kortrijk.

De waterplas wordt beheerd door de provincie West-Vlaanderen. Het provinciebestuur kon slechts toelating geven om de Gavervijver

Door het herstel van de onderwatervegetatie in de oude kanaalarm vinden vissen geschikte plekken om hun eitjes af te zetten.



Leiedal, maart 2011

te gebruiken als doorstroombekken, en een beperkt gebruik als bufferbekken, indien de functietoekenning van de Gavervijver als "zwem- en recreatiewater" behouden bleef.

In een eerste fase was een drinkwaterproductie voorzien van 15.000 m³/dag (in dienst vanaf mei 1995) tot 25.000 m³/dag in een tweede fase (in dienst vanaf juni 2005).

Vanaf 2009 werd de productiecapaciteit met 4.000 m³ per dag verhoogd in het kader van het grijswatercircuit voor de bevoorrading van bedrijven als alternatief voor de grondwaterwinning uit de sokkel.

Het Kanaal Bossuit-Kortrijk vormt een verbinding tussen de Schelde (in Bossuit) en de Leie (in Kortrijk). Als enkel de verblijftijd bij een productie van 25.000 m³/dag wordt beschouwd, dan zou deze 50 dagen bedragen. De verblijftijd is belangrijk in het proces van natuurlijke zelfreiniging in het kanaal.

Via het innamepunt (pompkanaal met bandzeven) wordt het kanaalwater naar het behandelingsstation gepompt. Nadat het volledige proces (zie volgende pagina) is doorlopen wordt het drinkwater naar het toevoernet gestuurd. Uit het productiecentrum vertrekken toevoerleidingen naar het verzorgingsgebied in de regio Kortrijk-Harelbeke.

In het kader van de afbouw van de bedreigde watervoerende laag in de sokkel (diep grondwater) voorziet de VMW een grijswatercircuit als alternatieve waterbevoorrading voor de bedrijven in de regio. Op 16 december 2005 keurde de Vlaamse Regering een subsidie van 1,4 miljoen euro goed om dit project haalbaar te maken. Ondertussen hebben ongeveer 30 bedrijven een overeenkomst met de VMW voor de afname van grijswater als compensatie voor het stopzetten van de grondwaterwinning uit de sokkel.

Het waterproductiecentrum wordt uitgebreid met drie ultra-filtratie units die het kanaalwater zuiveren tot de gewenste kwaliteit. Hierdoor wordt de productiecapaciteit uitgebreid met 4.000 m³ per dag. Via een aanpassing en uitbreiding van het distributienet kunnen deze extra volumes water getransporteerd worden naar de bedrijven. Ter plaatse ondergaat het water nog een nabehandeling (ontharding) om als proceswater te kunnen dienen. Sinds 2009 is de grijswaterbevoorrading operationeel.

Eens voorbij de 3 sluizen in Kortrijk, mondt het kanaal uit in de Leie, waar scheepsvaart mogelijk is tot 1.350 ton.



Knelpunten en troeven

Commerciële scheepsvaart wordt beperkt door de huidige kanaalbreedte in Kortrijk

Het transport van het goederen op het kanaal is laag in verhouding tot de meeste bevaarbare waterwegen in Vlaanderen. Het belangrijkste knelpunt is de smalle doorgang door het centrum van Kortrijk, waardoor het kanaal enkel kan worden bediend vanuit de Schelde voor moderne vaartuigen tot 1.350 ton. Hoewel er momenteel geen concrete plannen op tafel liggen om het kanaal te verbreden, wordt in deze studie hiermee wel rekening gehouden. Zo wordt vanuit de stad Kortrijk een virtuele voorbouwlijn gehanteerd langs de Abdijkaai/Spinnerijkaai, waardoor nieuwe bouwprojecten op deze oevers een verbreding niet hypothekeren.

Ondanks de smalle doorgang in Kortrijk kan niet zomaar worden gezegd dat commerciële scheepsvaart hierdoor te verwaarlozen is. Immers, de aanwezige bedrijven, zoals Devamix, hebben zich juist omwille van de mogelijkheid voor watertransport langs het kanaal gevestigd.

Jammer genoeg is de situatie voor het laden en het lossen niet optimaal, vooral ter hoogte van Stasegem/Kortrijk, waar het laden en lossen moeilijk verzoenbaar is met het fietsen langs de oevers.

De pleziervaart neemt toe, maar kan beter

De pleziervaart op het kanaal zit in de lift. Dit is vooral te danken aan de boottochten die worden georganiseerd vanuit Bossuit en Zwevegem richting Oudenaarde en Doornik. De boottochten worden jaarlijks gehouden in de maanden juni, juli en augustus. Misschien kan dit aanbod nog verruimd worden binnen een toeristisch-recreatief programma voor de rivieren en kanalen in de grensoverschrijdende metropool Lille-Kortrijk-Doornik?

Voor de individuele scheepsvaart is er vraag naar een serviceplaats voor aangepaste dienstverlening (bv. bootherstelplaats, brandstofpunt).

In functie van de plezier- en de passagiersvaart zouden de sluizen op zon- en feestdagen opnieuw open moeten zijn. Op deze manier kunnen deze vormen van watertoerisme meer mogelijkheden krijgen op het kanaal. Dit biedt anderzijds wel meer potenties voor het vrij uitoefenen van andere watersportactiviteiten.

De waterkwaliteit voldoet nagenoeg aan de verwachtingen

De resultaten bevestigen een vrij matige kwaliteit in Bossuit en goede kwaliteit in Kortrijk. Potentiële bedreigingen voor de waterkwaliteit zijn de Schelde (ontvangt nog steeds ongezuiverd water), de nabijheid van de stortplaats van IMOG (mogelijk onvoldoende geïsoleerd ten opzichte van het kanaal), sluikstorten en ongecontroleerde rechtstreekse lozingen.

In de toekomst moet een goede waterkwaliteit een streefdoel blijven, ook vanuit recreatief oogpunt. Nu is zwemmen in het kanaal

niet toegelaten. Er is nochtans een behoefte. Op warme dagen wordt zwemmen in het kanaal dan ook oogluikend toegestaan. Op middellange termijn zou het afbakenen van een erkende zwemzone tijdens de zomermaanden dan ook wenselijk zijn.

Er wordt gedacht aan een zwemzone tussen spoorwegbrug en ringbrug in Kortrijk. Op deze plek is het water vrij zuiver en er is ruimte om de oever aan te passen voor zwemmers. De vraag kan wel worden gesteld of deze plek niet te dicht bij het openluchtzwembad ligt en hierdoor eerder concurrentieel, dan wel complementair werkt voor de recreatieve functie van het kanaal in het stedelijke landschap. Ook ter hoogte van de brug in Zwevegem of aan Harelbeke zou een zwemzone kunnen erkend worden.

Het visbestand is vrij goed, maar eenzijdig

Dat het visbestand voldoende is, bewijst het permanente gebruik van het kanaal door de hengelaars. Toch is het bestand vrij eenzijdig en op de meeste plekken ecologisch minder waardevol. De grootste variatie aan vispopulatie is te vinden daar waar de oevers veel schuilgelegenheid bieden (o.a. oude kanaalarm in Moen). Ook helder water heeft een positief effect op het visbestand.

Los van de jaarlijkse bepotingen zijn reeds inspanningen geleverd om de paaimogelijkheden voor vissen in het kanaal te verbeteren. Er werd onder meer geijverd voor het herstel van de onderwatervegetatie in de oude kanaalarm te Moen, zodat vissen er een geschikt onderkomen vinden om hun eitjes af te zetten. Met succes, zoals blijkt uit de cijfers. Een ander initiatief kan zijn het beperken van bodemwoelende vissoorten (bv. karperachtigen). Ze zorgen voor troebel water en maken het minder interessant voor andere vissoorten. Ook roodwangschildpadden, die in principe niet thuishoren in het kanaalwater en hierdoor de biotoop schaden, worden best verwijderd. Er kan ook aan oeverherstel worden gedaan o.a. door het afschuiven van de oevers waardoor opnieuw rietkragen ontstaan en er meer schuilplekken zijn voor vissen.

Het kanaal is één van de drukst bezochte hengeloorden in West-Vlaanderen. Vrijwel wekelijks worden er hengelwedstrijden georganiseerd. Behalve in de snelvaartzone tussen Bossuit en Moen waar hengelen is verboden, vind je hengelaars over de ganse lengte van het kanaal, met concentratiepunten ter hoogte van Stasegem en nabij de Brug. Een reden waarom ze op deze plekken vissen, is omdat hier ruimte is voor parkeren van hun auto's. Jammer genoeg zijn de parkeermogelijkheden te weinig georganiseerd en wordt veel te vaak wild geparkeerd op beheerde grasbermen langs het water. Ook worden bepaalde oeverstroken te veel betreden en krijgt de typische oeverbeplanting geen kans om zich te ontwikkelen. Dit is een pleidooi voor het aanleggen van een aantal formele hengelloccaties die vlot bereikbaar zijn en uitgerust zijn met voldoende parkeerplaatsen (zoals t.h.v. de brug in Zwevegem). De ongedefinieerde plekken onder de bruggen t.h.v. Kortrijk (Ringbrug) en Stasegem (Beneluxbrug) kunnen hiervoor in aanmerking komen.

3.6 Bereikbaarheid van het kanaal

Het kanaal en de kernen in het kanaalgebied ontsluiten naar het hoger wegennet via de **N8-N391**, die Kortrijk (Leie) verbindt met Avelgem (Schelde). Via het in- en uitrittencomplex E17 Kortrijk-Oost sluit de N8 aan op het internationaal hoofdwegennetwerk.

Voor de bedrijvigheid in het kanaalgebied en de woonkernen is de N8-N391 de belangrijkste slagader. Tussen Kortrijk en Avelgem zijn Zwevegem, het gehucht Knokke, Moen en Heestert afhankelijk van deze weg voor het dagelijks functioneren op regionaal niveau.

Met de **doortrekking van de N391** zullen Zwevegem en Knokke ontlast worden van doorgaand bestemmingsverkeer en zullen een aantal bedrijventerreinen in Zwevegem vlotter ontsluiten. Momenteel rijdt het meeste doorgaande verkeer op de N8, die door de kern van Zwevegem loopt en die Knokke letterlijk in twee deelt. Hieraan komt dus een einde, waardoor bij herinrichting van de N8 over dit stuk de verblijfsfunctie veel meer kan worden geaccentueerd.

De **N353**, die parallel aan de Schelde loopt, en de ketting van dorpen langs de Schelde ontsluit, is voor de dorpen in het kanaalgebied minder interessant binnen het bovenlokaal wegennetwerk. Immers heel wat economische en sociale activiteiten zijn gericht op Kortrijk en niet op de Scheldevallei. Enkel voor Bossuit en Avelgem is deze weg van regionale betekenis.

Langs het kanaal zijn grote stukken ook bereikbaar via **het lokale wegennet**. Zo kan je in Kortrijk met de auto beide kades van het kanaal verkennen. Langs de Vlaanderenkaai en de Groeningekaai geldt wel eenrichtingsverkeer. Ook voor de Spinnerijkaai en de Groeningekaai is een beperkte eenrichting van toepassing.

Langs de Visserskaai/Kanaalstraat, dat zowel de Goedendagwijk als de bedrijven langs de zuidelijke oever ontsluit, kan worden gereden tot aan de Beneluxbrug op Harelbeeks grondgebied. In de toekomst zal de Visserskaai als ontsluitingsweg naar de R8 en de E17 aan belang winnen. Wanneer het bedrijventerrein Kapel ter Bede-Littoral wordt ontwikkeld, zal een nieuwe interne verbindingsweg doorheen het bedrijvenpark worden aangelegd die de Visserskaai aan het bedrijvenpark Evolis koppelt.

De Sluislaan start op de oostoever bij Knokke bovenop de vaarttaluds en daalt vervolgens naar het kanaal tot in Moen en loopt verder via de Oeverlaan/Kwastraat tot in Bossuit.

Ook op de westelijke oever vanaf het Sint-Pietersbrugje tot het einde van de Trekweg kan langs het kanaal worden gereden. Vanaf de IMOG-site ligt de weg een aantal meters hoger dan het kanaal.

De vraag kan worden gesteld of al deze wegen moeten blijven bestaan binnen het wegennetwerk. Vooral vanuit toeristisch-recreatief oogpunt, maar ook vanuit de ecologische functie van het kanaal, zijn deze wegen eerder storend dan wenselijk.

Moen wordt hier specifiek aangehaald omdat dit dorp geconfronteerd wordt met verkeersoverlast. Uit tellingen van november 2003 blijkt dat het meeste verkeer zich voordoet op de Stationsstraat-Kerkstraat, Bossuitstraat en Verzetslaan. Een deel van dit verkeer wordt veroorzaakt door het herkomst- en bestemmingsverkeer (waarvan een deel ook vrachtvervoer) van en naar IMOG en het bedrijventerrein Moen-Trekweg. Om Moen verkeersleefbaarder te maken, wordt het vrachtverkeer van IMOG deels via de Sluislaan naar de N8 omgeleid. Dit is geen ideale situatie en lost slechts beperkt het probleem van overlast in Moen op.

Brug over het kanaal t.h.v. Knokke. De weg (N8) is hier zeer breed aangelegd en slijdt het dorp in twee delen.



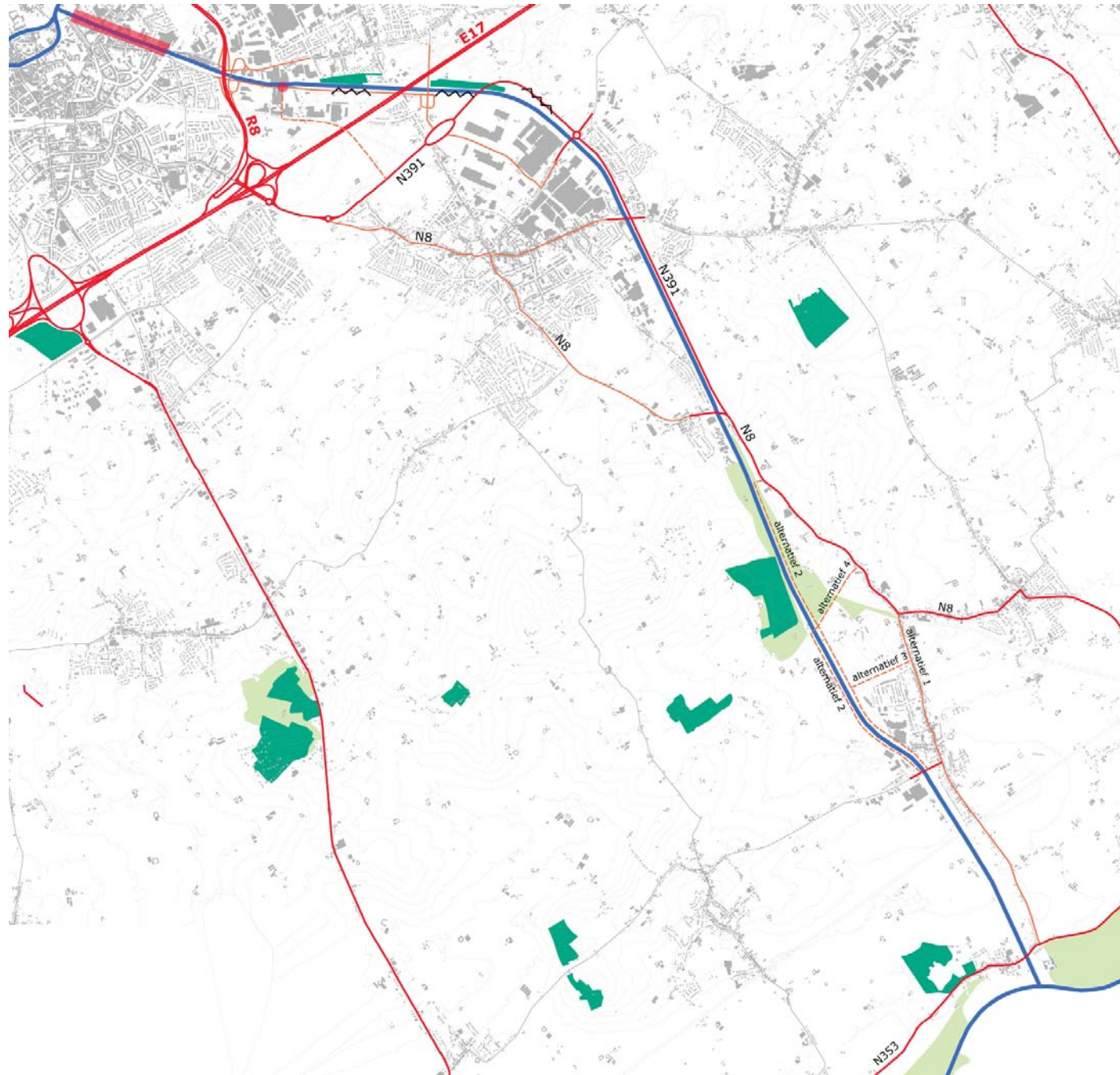
Leiedal, maart 2011

N391 tussen Knokke en Moen. Op dit stuk van de N391 moet de recreant op de rijstroken fietsen.



Weergaven van de 4 alternatieven voor de ontsluiting van IMOG en het bedrijventerrein Moen-Trekweg

Bron: Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Zwevegem



Knelpunten en troeven

Ontsluiting IMOG – bedrijventerrein Moen-trekweg en de overlast in Moen

Ter hoogte van Moen (gesitueerd op de oostoever van het kanaal) ligt het bedrijventerrein Moen-Trekweg en is een afdeling van IMOG gevestigd. Beide activiteiten liggen aan de westkant van het kanaal. Het dorp ligt op de andere oever. De toe- en afvoer van grondstoffen en producten gebeurt nagenoeg volledig via de weg. Heel wat van dit verkeer baant zich een weg door het centrum van Moen.

Om Moen deels te ontlasten van het vrachtverkeer van IMOG werd een spreidingsplan uitgewerkt, waarbij een aantal vrachtwagens via Bossuit (langs de Trekweg) hun weg vinden, of door Moen rijden of deels via de Sluislaan naar de N8 worden afgeleid.

Toch blijft de verkeersdruk op Moen te groot om een optimale leefkwaliteit te garanderen.

In het mobiliteitsplan (goedgekeurd in 2000) werd het probleem reeds erkend en werd een voorstel geformuleerd voor Moen, waarbij de verkeersproblematiek wordt gekoppeld aan de omleidingsweg rond Heestert. In het beleidsplan van het mobiliteitsplan (pg. 12) wordt een nieuw tracé voor de N8 beschreven:

In het gewestplan Kortrijk (1977) werd een nieuwe verbindingsweg voorzien tussen Kortrijk en Avelgem. Het tracé van deze verbindingsweg liep ten zuiden van Zwevegem, van de Keiberg en van Heestert.

Het mobiliteitsplan stelt voor de nieuwe N8 grotendeels een ander tracé voor dan het gewestplan.

In het deel tussen Kortrijk en Zwevegem-Knokke wordt een omleidingsweg voorzien ten noorden en ten oosten van Zwevegem.

In het deel tussen Zwevegem-Knokke en Moen-Station (de Keiberg) wordt de bestaande gewestweg behouden en aangepast.

In het deel tussen Moen-Station en Avelgem wordt een omleidingsweg rond Heestert aangelegd volgens het tracé voorzien in het gewestplan.

Het definitieve tracé van dit deel kan echter pas vastgelegd worden in samenspraak met het gemeentebestuur van Avelgem.

Tevens worden de Sluislaan en de Kwatanestraat heringericht als ontsluitingsweg voor de industriezone van Moen naar de gewestweg.

Het verkeer langs de Sluislaan ter hoogte van de Vaarttaluds botst met de beleidsopties van het habitatgebied.



Hierdoor zal het centrum van Moen bijna volledig ontlast worden van het vrachtverkeer.

De bovenstaande actie, om de Sluislaan en de Kwatanestraat te herinrichten in functie van het zware verkeer, kreeg echter geen gevolg. In 2001 werd langs het kanaal een habitatrictlijnengebied afgebakend ter hoogte van de Vaarttaluds, de Oude Spoorweg en het Orveytbos te Moen (ongeveer 46 ha). De selectie als habitatgebied heeft de bedoeling de natuurwaarden in deze omgeving te beschermen en beperkt in belangrijke mate de mogelijkheid voor de ruimtelijke ontwikkeling van andere functies en activiteiten. Aangezien de Sluislaan deels de oostelijke grens van het gebied vormt en deels door het gebied loopt, wordt de mogelijkheid bemoeilijkt om de weg te verbreden in functie van het doorgaand vrachtverkeer.

In 2003 kreeg Leiedal de opdracht om een verkeersonderzoek uit te voeren voor Moen. De resultaten bevestigden dat het meeste vrachtverkeer nog steeds door de kern van Moen rijdt. Op basis hiervan werden een aantal alternatieven ingeschreven in het GRS van Zwevegem, goedgekeurd door de deputatie op 26 mei 2005.

In het richtinggevende deel, in het hoofdstuk 'De kernen in het buitengebied: Moen' (RD pg. 204), wordt volgende beleidsoptie opgenomen:

De kern van Moen heeft te lijden onder het vele zware verkeer doorheen haar centrum. Dit verkeer is enerzijds afkomstig van het doorgaand verkeer (Avelgem, containerterminal Avelgem, ...) en anderzijds afkomstig van het bedrijventerrein Moen-Trekweg, de nabijgelegen IMOG-site en het bedrijventerrein Olieberg. In de nabije toekomst zal het aantal vrachtwagens van en naar de industriezone nog toenemen door de verdere invulling van Moen-Trekweg.

De gemeente wenst de verkeersoverlast (verkeersonveiligheid, verkeersonleefbaarheid) in Moen op te lossen omwille van het dwingend openbaar belang.

De Sluislaan doorsnijdt het habitatgebied in de omgeving van de vaarttaluds.



Hiervoor wenst de gemeente twee acties te nemen.

- 1. Om op deze problemen een antwoord te geven, moet in de eerste plaats de doortocht van Moen heringericht worden.*
- 2. Tevens wil de gemeente onderzoeken op welke manier het (zwaar) verkeer om Moen kan geleid worden via een lokale weg.*

Hiervoor worden verschillende alternatieve conceptuele oplossingen voorgesteld. Deze conceptuele oplossingen leiden tot tracés die verder geconcretiseerd en beoordeeld moeten worden (ligging, profiel, uitzicht, ...).

Voor de beoordeling van deze alternatieven moeten volgende elementen in rekening gebracht worden en gezamenlijk geëvalueerd worden:

- De verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid van bebouwde zones (Moen, Heestert, de Keiberg)*
- De ontsluiting van alle industrieën langs de kanaalzone in Moen*
 - Het bedrijventerrein Moen-Trekweg*
 - De IMOOG-site*
 - De gebouwen van Bekaert aan de Vaartstraat*
- De ontsluiting van de industrie in Avelgem*
- Het Kanaal Bossuit-Kortrijk als as voor natuurontwikkeling en recreatie en watertransport*
- Natuurontwikkeling op de oude spoorwegbedding*
- Het behoud van de open ruimte*
- De leesbaarheid van het tracé*
- De financiële consequenties*
- De verbindende functie van de N391 op bovenlokaal niveau*

Volgende alternatieven worden onderscheiden:

- Concept 1: de heringerichte doortocht: langs de Stationsstraat – Moenstraat - Bossuitstraat*
- Concept 2: omleidingsweg langs het kanaal: langs de oostzijde van het kanaal (de Sluislaan) en aantakken op de N8*
- Concept 3: omleidingsweg rond de kern: langs de Sluislaan en ten noorden van de kern van Moen aantakken op de Stationsstraat*
- Concept 4: omleidingsweg tussen de kern en het kanaal: langs de Sluislaan en doorheen de Klijte aantakken op de N8*

BSV-Devamix: zicht op het laden en lossen vanop het water.



De studie, beoordeling en evaluatie van de alternatieven gebeuren in overleg met de verschillende bevoegde instanties.

Vandaag wordt de Sluislaan (langs de Vaarttaluds) nog steeds gebruikt door IMOOG. Deze route werd zelfs bevestigd in de milieuvergunning van IMOOG, waar staat vermeld dat de aan- en afvoer van goederen niet meer mag gebeuren via de kern van Moen. Bovendien wordt de Sluislaan ook te vaak als sluipteg gebruikt door lokaal bestemmingsverkeer van en naar Moen. De verkeersleefbaarheid van Moen blijft dan ook een heikel punt voor het gemeentebestuur van Zwevegem. Aangezien in het GRS twee alternatieven voor de nieuwe ontsluitingsweg langs het kanaal worden voorgesteld, maakt deze problematiek deel uit van de geïntegreerde visie voor het kanaal. Hierbij wordt wel opgemerkt dat in het besluit van de Deputatie m.b.t. de goedkeuring van het GRS Zwevegem op 1 april 2004 duidelijk wordt gesteld dat de visievorming rond het kanaal Bossuit-Kortrijk in principe dient te gebeuren door het provinciebestuur en dat op basis van de voorbereidende studie zal worden beoordeeld of bepaalde elementen op gemeentelijk niveau kunnen worden uitgewerkt.

Momenteel is een studie lopende, uitgeschreven door de Provincie, waarin de problematiek van Moen wordt gekaderd in het breder verhaal van de ontsluiting van het Interfluviumgebied. De beoordeling en evaluatie van de alternatieven dient te gebeuren in overleg met alle betrokken partijen, zowel lokaal als op Vlaams niveau. Het scenario voor de Sluislaan, dat verder in de studie wordt aangehaald, is dus voorlopig, tot zolang een gedragen consensus wordt bereikt.

Nieuwe ontsluiting voor Kapel ter Bede-Littoral op de Visserskaai

Binnen de afbakening van het regionaalstedelijk gebied werd het gebied van Kapel ter Bede ingekleurd voor stedelijke functies, bedrijvenpark en researchpark. Leiedal kreeg de opdracht om een inrichtingsplan voor dit gebied op te maken, uitgebreid met het bedrijventerrein Littoral, waar Koramic i.s.m. de stad Kortrijk een lokaal bedrijventerrein wenst te ontwikkelen.

Stadsbader: laad- en loskraan. Het smalle fietspad ligt, zonder afscherming, tussen de kade en de Kanaalstraat.



In dit verhaal is de ontsluiting van het gebied cruciaal. Het onderzoek uitgevoerd door Tritel in 2006 toont aan dat een ontsluiting van Kapel ter Bede-Littoral via de Visserskaai naar de R8/E17 noodzakelijk zal zijn. De nieuwe ontsluitingweg moet bovendien worden gekaderd binnen het groter verhaal van de ontwikkeling van Evolis en de stedelijke functies aan de noordoostelijke kant van Kortrijk. De nieuwe weg zal fungeren als interne verbindingsweg (shortcut) tussen de R8 en N391. De verzameling van bedrijvenparken (Evolis, Kapel ter Bede, Littoral) en de stedelijke functies kan zo langs twee zijden helder aangesloten worden op een infrastructuur van secundaire orde die vlot aantakt op de E17 (primaire wegennet).

Dit samenspel tussen nieuwe ontsluitingweg, Visserskaai en recreatieve route langs het kanaal vraagt een ontwerpmatig onderzoek. De aansluiting van de nieuwe weg op de Visserskaai dient op zo'n manier te gebeuren dat de hoger ontwikkelde visie voor het kanaal niet wordt verhinderd. Concreet moet nagedacht worden hoe op een veilige manier de aansluiting gebeurt, met een T-kruispunt met lichtenregeling, een voorrangsweg, Welke ruimte krijgt de fietser binnen dit verhaal?

De kaaien in Kortrijk en de vraag naar herinrichting van het publiek domein

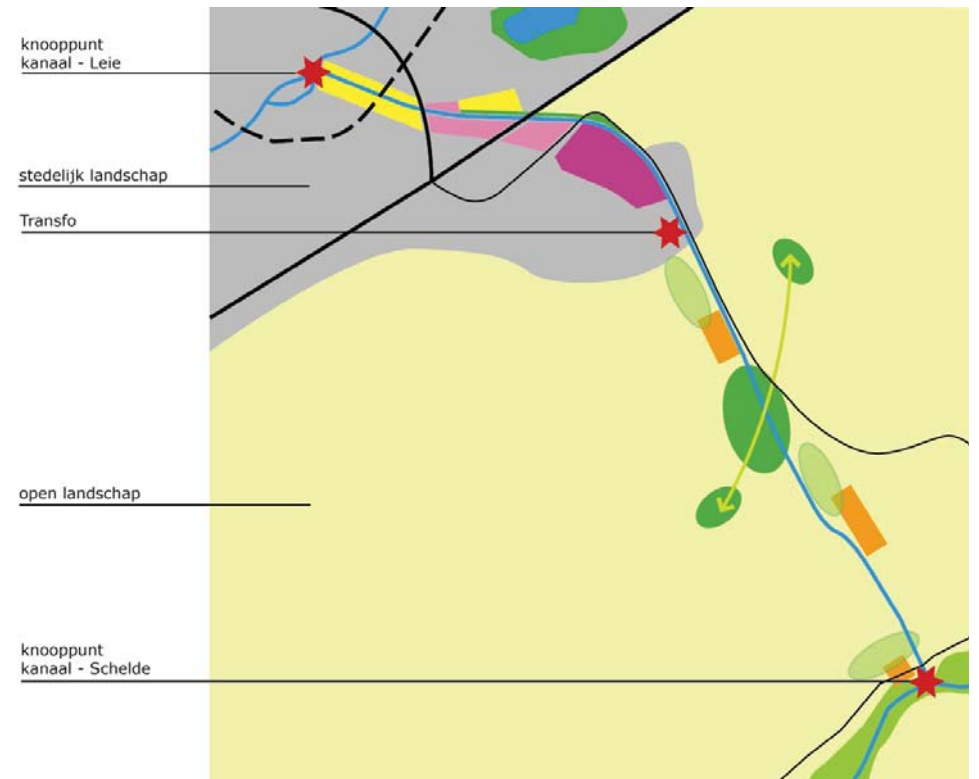
Momenteel zijn de verschillende kaaien langs het kanaal puur functioneel ingericht. Het publieke domein heeft er geen enkele kwaliteit. Dit stukje stad wordt dan ook ervaren als een verloederd gebied in de schaduw van de binnenstad. Deze vaststelling wordt nog versterkt wanneer de toerist na deze trieste ervaring aankomt aan de kop van het kanaal en daar geconfronteerd wordt met het 'waw-effect' van de heraangelegde Leieboorden. De Abdijkaai en Vlaanderenkaai kunnen nog deels meegenieten van dit effect, dankzij de heraangelegde omgeving van het sluisje aan de kop en de bomenrij langs het kanaal. De Spinnerijkaai en Groeningekaai daarentegen, ogen zeer hard. Kaai en water hebben hier geen relatie. Bovendien staan een aantal oude bedrijfsgebouwen hier leeg, wat het desolate karakter van de omgeving nog versterkt. Maar de omgeving heeft ook potenties, zoals de

historisch waardevolle Stoopsfabriek, die recent werd omgevormd tot een loftproject, en het braakliggende terrein ernaast dat ook met een woonproject kan worden opgevuld.

De tijdelijke onvoltooidheid van de kanaalverbreding maakt het vastleggen van een nieuwe rooilijn (50 m van kade tot gevel) langs de noordzijde van het kanaal noodzakelijk. Aangezien deze verbreding waarschijnlijk pas op lange termijn wordt gepland, biedt deze vrijliggende strook een geweldige opportuniteit om de publieke ruimte te herinrichten. Bij de aanleg van een kwalitatief openbaar domein moet de nadruk liggen op de verblijfsfunctie, waar ruimte wordt gemaakt voor de zachte verkeersvormen en de recreant (bv. joggen, skeeleren).

Brug over het kanaal t.h.v. de Gentssteenweg (Kortrijk). Het kanaal is hier helemaal niet aanwezig.





4 Rol van het kanaal

Het jaar 2011 is een feestjaar voor het kanaal Bossuit-Kortrijk. 150 jaar geleden werd het kanaal geopend en ongeveer 50 jaar later werd de electriciteitscentrale Transfo opgestart. Deze studie kan de aanzet zijn tot de herontdekking van het kanaal in al haar facetten. Hierbij staat het streven naar een samenhangende, duurzame ruimtelijke ontwikkeling centraal. Naast de verdere uitbouw van de vanzelfsprekende functies als recreatie en natuur moet eveneens aandacht worden besteed aan mobiliteit, economie, landschap, wonen en landbouw. De uitdaging bestaat er precies in om door het samenspel van deze functies te komen tot een kwalitatief perspectief voor dit regionaal structurerend element tussen Schelde en Leie. Deze ambitie wordt vertaald in een specifieke rol voor het kanaal.

Vanuit een geïntegreerde benadering is de globale gebiedsvisie voor de kanaalomgeving gebaseerd op **drie thema's**:

verbinden verzamelen vertoeven

Alhoewel de drie thema's onlosmakelijk met elkaar zijn verweven, staat elk thema voor de rol die het kanaal vervult op een specifiek schaalniveau:

- **Macroschaal** - verbinden:
De regio Zuid-West-Vlaanderen vormt een onderdeel van een interregionaal verband met een deel van Henegouwen en Noord-Frankrijk. Het waterwegenstelsel, binnen dit **interregionaal verband** benoemd als het '**blauwe netwerk**', vormt één van de structuren die dit grote verband aaneenrijgt. Binnen dit waterwegenstelsel vervult het kanaal (weliswaar beperkt) een **transporteconomische rol**. Dit verhindert niet dat het kanaal evengoed een **recreatieve en ecologische betekenis** heeft. De verbindende functie van het kanaal tussen Schelde en Leie is hierbij cruciaal. Deze verschillende taken van het kanaal moeten worden versterkt. Vertaald naar **recreëren** betekent dit de opwaardering van het kanaal als '**leisure canal**', voor de **natuur** wordt het kanaal ingezet als de **ecologische verbinding tussen Schelde en Gavers**, en als **insteekdok voor de Schelde** behoudt het kanaal zijn **economische rol** binnen de binnenvaart.

Kortom, het Kanaal Bossuit-Kortrijk heeft een specifieke, complementaire rol te vervullen als onderdeel van het blauwe netwerk van de metropool Lille-Kortrijk-Doornik, naast de Leie (die een upgrade als autosnelweg van het scheepvaartverkeer naar Noord-Frankrijk ondergaat), de Schelde (die een enigszins authentieker en intacte cultuurlandschap is), de Deule, het Spierekanaal en het kanaal van Roubaix.

- **Mesoschaal** - verzamelen:
Langs het kanaal hebben zich allerlei functies gebundeld.

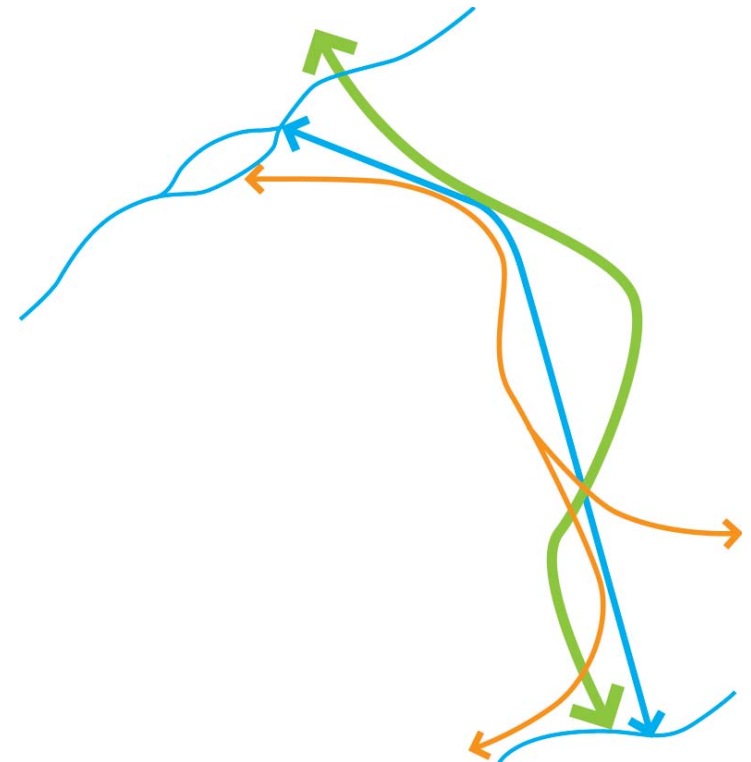
In het stedelijk landschap verweeft het kanaal zich tussen de grote harde structuren als industrie, woonlobben en wegennetwerken. Het kanaal is echter naar de achtergrond verdwenen. In de toekomst moet **een gezonde mix van functies** worden nagestreefd. Gelijktijdig moet worden ingezet op het doorbreken van de bestaande harde bebouwingsgrenzen langs het kanaal om zo de relatie met de omliggende buurten te versterken. Pas dan wordt de **kanaalomgeving een volwaardig onderdeel van de stad**, aantrekkelijk voor nieuwe bewoners, recreanten en economische activiteiten.

Eens uit het stedelijk weefsel spreidt het landschap zich uit in het Interfluvium. Hier vormt het kanaal een harde lijn in het landschap waarlangs zich **stempels van bewoning en natuur** hebben geschakeld. Al deze elementen positioneren zich langs het kanaal daar waar een aantal dwarsverbindingen het kanaal kruisen. In deze compositie krijgen de verschillende stempels een specifieke rol toebedeeld. De dorpen worden de verzamelpunten voor recreanten van waaruit het kanaal kan worden verkend. De bestaande waardevolle natuurgebieden worden versterkt als natuurkerngebieden voor een aantal unieke biotopen. Het zijn de voortplantingsgebieden van waaruit dieren en planten migreren.

- **Microschaal** - vertoeven:
Er zijn verschillende redenen om voor een langere of korte tijd op een specifieke plaats langs het kanaal te verblijven. Voor een wielertoerist is het pompgebouw in Bossuit vaak de uitgelezen plek om even halt te houden, heel wat hengelaars spenderen uren langs het water en voor een aantal bewoners van Knokke ligt het kanaal in hun achtertuin. Het water, bruggen, de laad- en loskades, Transfo, de sluizen, ...: het zijn allemaal ingrediënten van het kanaallandschap. Ze bepalen de (atmo)sfeer langs en op het water. Ze trekken aan of keren af. Door de bestaande landschappelijke en beeldbepalende elementen te versterken, krijgt het kanaal een uniek karakter.

Deze complementaire taken van het kanaal kunnen pas worden gerealiseerd wanneer één geïntegreerde ontwikkelingsstrategie wordt nagestreefd, namelijk het streefbeeld van een '**kanaalpark**'.

verbinden // 3 programma's



5 Krachtlijnen van de geïntegreerde visie

Als **regionaal structurerend element** ligt het hoofddaccent van het kanaal op het **verbinden** tussen andere structuren in het Interfluvium. De rol als verbindingsselement wordt gekoppeld aan **drie programma's** die nu reeds, elk op hun eigen manier, het kanaal claimen. Het zijn **recreatie en toerisme, natuurontwikkeling en economische activiteiten**.

In hun kielzog nemen ze ook (on)rechtstreeks de thema's wonen (gekoppeld aan recreatie), landbouw (gekoppeld aan recreatie en natuur) en waterwinning (gekoppeld aan economie) op als ruimtelijke elementen binnen het regionale landschap van het Interfluvium.

Volgende krachtlijnen worden voorgesteld:

- Het kanaal als 'leisure canal'
Toerisme en recreatie worden de belangrijkste 'driving force' voor investeren in de omgeving van het kanaal. Meer en meer stellen we vast dat de recreant wil ontsnappen aan de dagelijkse sleur, waarbij het verlangen naar rust evenzeer wordt gezocht als een maximale beleving op een zo kort mogelijke tijd. De omgeving van het kanaal, waar de 'doe'plekken en 'rust'plekken elkaar (nagenoeg vlekkeloos) afwisselen, biedt hierop een perfect antwoord. In de toekomst moet hierop nog sterker worden ingezet, zodat elke recreant langs of op het water zijn plek vindt, zonder daarom deze ruimte voor zich alleen op te eisen.

In een ideale omgeving kan de recreant zorgeloos genieten en ontspannen. Dit betekent dat knelpunten en mankementen zoveel mogelijk worden vermeden en opgelost. Dit geeft echter geen vrijgeleide aan de recreant. In het multifunctionele geheel van de stad krijgen andere functies ook ruimte en in het open landschap is eveneens een natuurlijke taak weggelegd voor het kanaal. Binnen het ecologisch netwerk tussen Gavers en Schelde leggen de natuur en landbouw terecht ook gewicht in de schaal.

De kanaalomgeving als 'leisure canal' kan onder meer worden geoptimaliseerd door te werken aan de gebruikskwaliteit. Er wordt voorgesteld om een uniek vocabulaire voor de inrichting van het kanaal in te voeren: dit gaat onder meer over de aanleg van de fietsroutes, een belevingsvolle en landschappelijk geïntegreerde inrichting van de rust- en stopplaatsen en het gebruik van uniforme infopanelen. Ook het promoten van het kanaal als één (water) sportas zal een grotere betekenis geven aan de verbindende functie van deze waterweg in de Kortrijkse regio.

Naast de upgrade van het kanaal als recreatieve as op zich, moet ook worden nagedacht over het herstellen of verbeteren van de verbinding met andere toeristische-recreatieve netwerken in de omgeving. Dit zijn dichtbij de omliggende landelijke gebieden, dorpen en sites van belang binnen het recreatief netwerk zoals 'de Scheldemeersen. Hierbij kan het kanaal fungeren als

toegangspoor. Iets verder liggen 'de Vlaamse Ardennen' en grensoverschrijdend het landschap van 'Le pays des Collines'. Ook de inschakeling in het blauw-groen netwerk (samen met de Schelde, Spierekanaal, kanaal van Roubaix, Deule en Leie) is belangrijk voor de toeristisch-recreatieve uitbouw van het kanaal.

- Het kanaal als ecologische verbinding tussen Schelde en Gavers (Leievallei)
'Natuur en ecologie' is traditioneel het zwakke broertje in de streek. Toch beschikt het kanaal, dankzij heel wat inspanningen, over een aantal belangrijke natuurkernen. Het zijn:
 - De natuurkern Harelbeke - Stasegembos - Kanaalbos
 - De natuurkern Moen - Orveytbos, vaarttaluds, schiereiland tussen oud en nieuw kanaal
 - De natuurkern Bossuit - oud kanaal en omgeving, mits enige natuurbouwDeze gebieden worden als de 'elementaire bouwstenen' voor de ecologische functie van het kanaal beschouwd.

Ze kunnen weliswaar niet helemaal op zichzelf voortleven, willen ze niet eindigen als banale biotopen waar enkel dier- en plantensoorten voorkomen die overal te vinden zijn. Hun unieke kwaliteiten kunnen enkel gevrijwaard worden indien ze op een duurzame (kwaliteitsvol en op lange termijn) wijze met elkaar en met nabijgelegen natuur- en bosgebieden kunnen worden verbonden. De optie om Scheldevallei en Gavers, en verder zelfs Leievallei, door middel van het kanaal ecologisch te verbinden is dan ook een belangrijke actie binnen de globale visie.

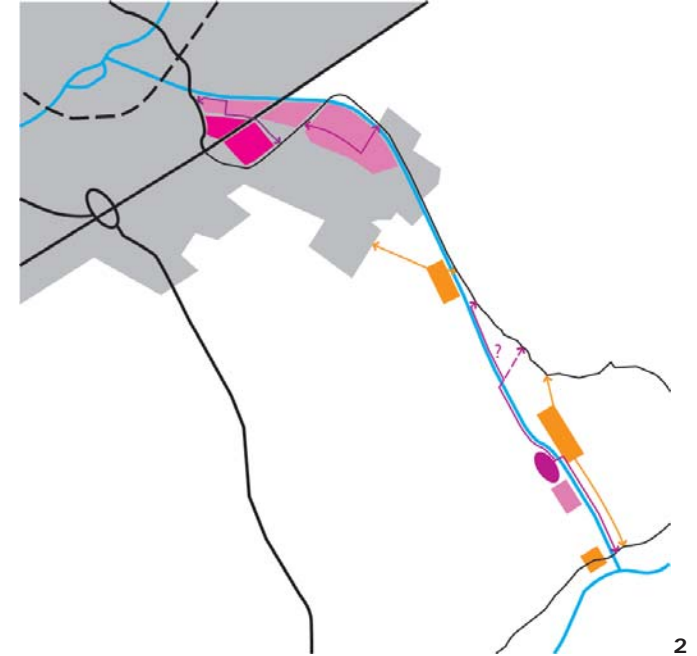
Het kanaal is dus een interessante zone om het grote gebrek aan natuur in de streek versneld weg te werken.

- Het kanaal als economische waterweg
Het multifunctionele karakter van het watergebruik wordt prioritair gesteld. Hierin wordt de economische betekenis van het kanaal niet in vraag gesteld. Het kanaal, dat er is gekomen dankzij een zware economische investering in de streek, wordt vandaag nog gebruikt als transportas.

Het kanaal is ook een verhaal over (industriële) herbruik van industriële percelen. Het is moeilijk te argumenteren tegen de economische rol van het kanaal als zowel planologisch (industriegebied) als technisch (laad- en loskades) watergebonden activiteiten perfect mogelijk zijn. Verkeerskundige argumenten, vooral ontsluitingsproblemen, zouden kunnen worden ingebracht. Maar zelfs dan is het debat over welke bedrijvigheid wordt toegelaten en op welke wijze ze wordt georganiseerd, vandaag relevanter dan een principiële discussie. Immers, alle goederen die via het water worden vervoerd, ontlasten de autowegen.

Visie-elementen voor het kanaal

1. Kiezen voor een prioritaire non-stop recreatieve fietsroute
2. Downgraden van de autowegen langs het kanaal
3. Ontwikkelen van het kanaal als ecologische verbinding tussen Schelde en Gavers
4. Uitbouwen van het kanaal als watersportas, rekening houdende met de bestaande watergebonden bedrijvigheid



De verbindende functie van het kanaal wordt ondersteund door **ruimtelijke concepten**. Deze concepten bepalen een aantal functionele keuzes en vormen de basis voor de uitvoering van de concrete acties en maatregelen in de kanaalomgeving.

- Kiezen voor een prioritaire non-stop recreatieve fietsroute
In het stedelijk landschap, tot aan de Luipaardbrug, wordt geen voorkeur gemaakt voor één recreatieve oever. Langs beide kanten van het water moet kwalitatief kunnen worden gefietst. In Stasegem, waar de zuidoever wordt gedomineerd door watergebonden bedrijvigheid, wordt de noordoever wel prioritair aangeduid als de non-stop recreatieve fietsroute. In het open landschap wordt de keuze gemaakt voor de prioritaire recreatieve route langs de zuidelijke/westelijke zijde van het kanaal. Langs deze kant van het water bevinden zich ook de meeste recreatieve potenties. Ter hoogte van Bekaert Zwevegem wordt van oever gewisseld. Idealiter wordt hiervoor een nieuwe fietsbrug voorzien. De noordelijke/oostelijke oever is van secundair belang en werkt als functionele verbinding en als alternatief tijdens piekmomenten.
- Linken van de twee regionale fietsroutes in de kanaalomgeving
De twee bestaande regionale fietsroutes, de jaagpaden langs het kanaal en de oude spoorwegbedding Kortrijk-Avelgem, vormen de ruggengraat van het recreatief-toeristisch programma langs het kanaal. Tussen beide fietsroutes bestaat vandaag nauwelijks een fysiek contact. Om deze functionele drager te verstevigen, moet gezocht worden naar onderlinge verbindingen. Door beide routes aan elkaar te linken wordt de kanaalomgeving uitgebreid naar een aantal interessante plekken, gelegen in de schaduw van het kanaal, zoals de historische site 'de droogloodsen' op Littoral, het Lettenhofpark bij Knokke en Transfo.
- Uitbouwen van het kanaal tot één (water)sportas
Momenteel bevinden zich heel wat watersportclubs langs het kanaal. En de vraag naar bijkomende activiteiten, zoals de uitbouw van roeisport, is er. De dimensie en vorm van het kanaal is dan ook uitstekend. De verschillende delen tussen de sluisen komen in aanmerking voor een gedifferentieerd gebruik. Dichtbij Kortrijk, waar het water het zuiverst is, zou kunnen worden nagedacht over de inrichting van een seizoensgebonden bewaakte zwemzone. Het deel ter hoogte van Zwevegem is uitstekend voor kano- en roeisporten en bij Bossuit moet de snelvaartzone (voor waterski en wakeboard) worden behouden. Ook de hengelaars komen massaal vissen langs het kanaal. Een verdere uitbouw van infrastructuur in functie van deze verschillende activiteiten kan het kanaal opwaarderen tot de regionale as voor watersport, met internationale allure (wedstrijden, promotie, ...).
- Downgraden van de autowegen langs het kanaal
In de kanaalomgeving wordt het 'mijden van gemotoriseerd verkeer' vooropgesteld.

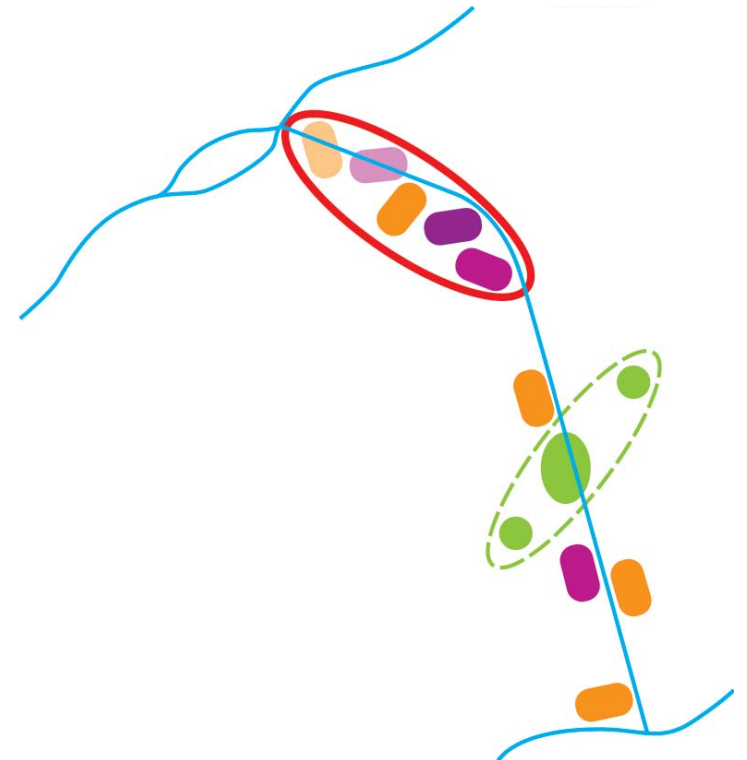
In het stedelijk landschap vertaalt zich dit in de inrichting van de stedelijke kades als verblijfsgebied. Behalve ter hoogte van Stasegem, waar de ontsluiting voor de watergebonden bedrijvigheid een determinerende factor blijft voor de (her)inrichting van de weg langs het kanaal. In het open kanaallandschap worden wegen, waar mogelijk, omgevormd tot plaatselijke weg, met de voorkeur voor een landelijke inrichting. In Moen, waar vrachtverkeer onvermijdelijk is, wordt gezocht naar een optimale ontsluiting, zonder hierbij de recreatieve betekenis en de natuurfunctie van het kanaal uit het oog te verliezen.

- Ontwikkelen van ecologische corridors
Om de functie als verbindingsgebied waar te maken is het belangrijk dat er corridors worden ontwikkeld die planten en dieren in staat stellen gemakkelijk te migreren. Deze corridors worden idealiter voorzien over een zo breed mogelijk range van biotopen. Dit zal ook de functie van het kanaal als voortplantingsgebied ten goede komen. De biotopen die in de kanaalomgevingen worden weerhouden zijn: water, grasland, bos en akkers. De maximale ontwikkeling van deze type-biotopen in de omgeving van het kanaal en de optimale onderlinge verweving ervan, zal een daadwerkelijke ecologische verbinding maken tussen de Scheldevallei en Leievallei.

Een aantal voorbeeldsoorten die nu al aanwezig zijn in de kanaalomgeving zijn zeldzaam en vaak uniek voor Vlaanderen. Er dient dan ook in eerste instantie gestreefd te worden naar het behoud van deze diersoorten. Anderzijds dienen de specifieke eigenschappen van de verschillende biotopen zo te worden ontwikkeld, dat ze in de toekomst ook nieuwe soorten aantrekken.

- Behouden van het kanaal als insteekdok van de Schelde
Door de smalle breedte van het kanaal in Kortrijk tussen de kop en de spoorwegbrug is goederentransport via de Leie uitgesloten. Aangezien de verbreding van het kanaal in Kortrijk maar verwacht wordt op (middel)lange termijn, behoudt het kanaal zijn functie als insteekdok van de Schelde. Uitgaande van deze randvoorwaarde dient een gezonde balans voor oog te worden gehouden, waarbij goederentransport niet extra wordt gepromoot, maar waarbij de bestaande sites voor (watergebonden) bedrijvigheid voldoende ruimte krijgen langs en op het water om hun activiteiten te kunnen uitvoeren. Dit houdt in dat alle noodzakelijke oeverinfrastructuur wordt toegestaan om vlot te laden en te lossen, mits de garantie wordt gegeven voor veilige recreatieve routes langs het water.

verzamenen // 2 landschappen



Het Kanaal Bossuit-Kortrijk staat model voor de regio die zich kenmerkt door een alomtegenwoordige **gelijktijdigheid**: het is een verzameling van industrieel en landschappelijk, stedelijk en landelijk, kleinschalig en groots.

Uit de oriëntatienota blijkt dat deze elementen in elk segment van het kanaallandschap tegelijkertijd aanwezig zijn. Het noordpunt van het kanaal bv. ligt in het geografische hart van de stad Kortrijk en is uitgerekend hier wijds landschap. In het zuiden van het kanaal is het agrarische landschap de dominante term, wat echter niet belet dat ook hier een pakket industriële sites rond het kanaal zwermen.

Het is vanuit deze invalshoek dat een strategie voor het kanaallandschap dient te worden uitgewerkt. Vertrekpunt zijn de twee grote structuren waardoor het kanaal stroomt: het **stedelijke landschap en het open landschap**. We noemen ze **gelijktijdige landschappen**. Beiden danken hun verzamelende functie aan de interactie met het hinterland: in de stad als onderdeel van het multifunctionele weefsel, in het open landschap concentreren de verzamelpunten zich op de kruispunten van het kanaal met de regionale structuren N8 (de dorpen) en de keikoppen (Orveytbos en vaarttaluds).

In het stedelijk landschap zijn de relaties verwaterd door het verlies aan identiteit en programma van het kanaal. Eens buiten de stad ontbreekt een strategie om de dorpen en de natuurgebieden nauwer te betrekken bij het recreatieve programma van het kanaal. Daarom krijgen de twee landschappen van de kanaalomgeving elk een duidelijke taak.

– In het stedelijk landschap:

Het kanaal als generator van kwalitatieve stedelijke activiteiten

Vandaag heeft het kanaal te veel een louter functionele invulling, waar de verschillende stedelijke activiteiten (wonen, werken, ontspannen, ...) elk (met wat goede wil) wel een plekje vinden. Bovendien overheerst het 'achterkant'-effect door de megaschaal van de industrie en de ondermaatsheid van leefkwaliteit. In de toekomst moet het kanaal opnieuw een volwaardig en kwalitatief multifunctioneel onderdeel worden van het verstedelijkte landschap, van de Leie tot Transfo. Dit betekent dat het kanaal opnieuw haar plek veroverd in het stedelijk weefsel. Dit kan enkel wanneer de kaart van hoogwaardige activiteiten wordt getrokken en deze activiteiten, door hun gezamenlijke aanwezigheid langs het kanaal, elkaar versterken.

Daarnaast moet de kanaalomgeving ook ruimtelijk sterker aan het stedelijk weefsel worden verbonden. Om dit te bereiken moeten dwarse doorbrekingen in het aaneengekoekte industriële lint het contact met het water en de stad versterken. Er moeten ook een aantal knooppunten worden aangepakt, zoals tussen het openluchtwembad en de activiteiten langs de Leie, of de link tussen Transfo, de Brug en het centrum van Zwevegem.

– In het open landschap:

Het kanaal als collector van waardevolle landelijke en natuurlijke elementen

De dimensie van het open landschap vraagt om een heel andere aanpak dan het stedelijke landschap. Hier domineert immers de wijde ruimte. De aanleg en de verbreding van het kanaal hebben het landschap hier permanent gewijzigd en soms zelfs verminkt. Maar het kanaal resulteerde ook in een aantal zeer waardevolle ontwikkelingen, zowel natuur-ecologisch als cultuur-historisch. De basislaag, die het toeristisch-recreatieve succes van dit deel van het kanaal verklaart, is er.

Deze waardevolle collectie moet worden gerespecteerd en er dient een stap verder te worden gezet. De missie voor het kanaal in het open landschap is om de verschillende onderdelen dynamisch te verweven tot een zogenaamd 'kanaalpark', waar het accent ligt op landschap, natuur, recreatie en landbouw (als ondersteunende functie).

Uitgaande van deze strategie worden Knokke, Moen en Bossuit opgewaardeerd tot volwaardige kanaaldorpen met een groene voet. Zij worden beschouwd als de toegangspoorten tot het kanaalpark, met de nodige voorzieningen om de bezoekers te ontvangen. De omgeving 'Orveytbos en vaarttaluds' wordt als 'stille' gebied uitgebouwd en als natuurkerngebied verruimd van het Mortagnebos tot het Banhoutbos. Dit structurend geheel moet vervolgens via recreatieve en natuurlijke linken ingebed worden in het kanaalpark. De onderste drager mag hierbij niet worden vergeten. Het agrarische productielandschap dat momenteel grote delen van het Interfluvium onderhoudt en veilig stelt, zal in de toekomst meehelpen om het gedifferentieerde kanaalpark op te bouwen en vorm te geven.

Visie-elementen voor het kanaal

5. *Streven naar een mozaïek van kwalitatieve functies in het stedelijk gebied*
6. *Opwaarderen van de landschappelijke integratie van de kanaaldorpen*



5



6

Ook voor de verzamelende functie van het kanaal worden een aantal **ruimtelijke concepten** geformuleerd:

– Streven naar een mozaïek van kwalitatieve functies in het stedelijk gebied

De stedelijke omgeving wordt gekenmerkt door een mozaïek aan functies. Ooit was het kanaal een broeinest van stedelijke activiteiten. Vandaag vinden we binnen de stadsring nog weinig terug van deze levendige buurt. Heel wat activiteiten hebben zich van het water afgekeerd. In het perifere gebied rond de stad vinden we wel nog watergebonden activiteiten. Maar deze omgeving wordt gekenmerkt door weinig ruimtelijke kwaliteit en het contrast met het dorp Stasegem aan de overkant is groot.

Ook als het kanaal in de stad geen centrale rol vervult, moet toch meer worden ingezet op een multifunctioneel programma. Het aantrekken van een aantal bovenlokale functies zal bovendien de relatie met de rest van de stad opnieuw versterken en de integratie van de wijk tegemoet komen. Idealiter vinden we langs de stedelijke kades een vermenging van hoogwaardige economische activiteiten op schaal van dit stadsdeel, evenwichtig vermengd met andere stedelijke functies zoals wonen en publieke voorzieningen. In plaats van zich af te sluiten van het kanaal, wordt juist de ligging langs het kanaal het visitekaartje voor deze nieuwe activiteiten. Binnen dit verhaal kunnen watergebonden activiteiten in beperkte mate worden getolereerd.

In het perifere gebied moeten andere maatstaven worden gebruikt, aangezien watergebonden activiteiten hier wel op hun plaats zijn. De infrastructuur en de ruimte voor een goede bedrijfsuitbating zijn aanwezig. Hier moet ingezet worden op de optimalisering van de relatie met de regionale fietsroutes en de beeldkwaliteit van deze geïndustrialiseerde kanaalzone.

– Doorbreken van de industriële koek in het stedelijk gebied

Momenteel domineert de gesloten gevelwand het beeld van de kanaalomgeving in het stedelijk landschap. De relaties met de aanpalende functies en verder met de stad zijn hierdoor heel beperkt. Bij reconversie moeten dwarse verbindingen doorheen de bestaande gebouwencomplexen de relatie tussen het kanaal en de aangrenzende buurten versterken.

– Opnemen van kanaaldorpen in het recreatief programma

Binnen het toeristisch-recreatieve verhaal wordt voorgesteld om de drie kanaaldorpen (Knokke, Moen en Bossuit) in te zetten als 'toegangspoorten' tot het kanaalgebied. Door hun ligging, verknoopt aan de N8 en de N353, zijn ze immers goed bereikbaar. Elk dorp moet haar troeven promoten en hierop inspelen.

– Opwaarderen van de landschappelijke integratie van de kanaaldorpen

Aanvullend worden de kanaaldorpen als landschappelijke elementen binnen de kanaalomgeving versterkt door het concretiseren van de ontwerpfiguur van de 'groene voet'.

Groene voet Knokke

De groene voet voor Knokke is het Lettenhofpark. Momenteel vormt het park teveel een ruimtelijk element op zich en maakt het te weinig deel uit van het recreatieve netwerk van het kanaal. Door het park veel meer te linken met het kanaallandschap (zoals met Transfo in Zwevegem) wordt het Lettenhofpark een troef die de recreatieve en toeristische kansen van Knokke vergroot. Er wordt voorgesteld om hier een actief 'out door' programma (sport en spel) uit te werken, in het verlengde van de activiteiten bij Transfo.

Groene voet Moen

Het Oliebergpark, uitlopend naar de Klijte, is de groene voet voor Moen. Het Oliebergpark situeert zich langs het kanaal, maar wordt van het water afgesneden door de Sluislaan. Vanop de Klijte heb je prachtige vergezichten op het heuvelachtig landschap gevormd door de kleikoppen. Deze groene voet maakt de koppeling tussen Moen, het kerngebied van natuur en ecologie, gevormd door het Orveytbos en de vaarttaluds en Moen-Statie.

Groene voet Bossuit

De omgeving van het kasteelpark tot aan het kanaal is de groene voet van Bossuit. Het is een kwalitatief landschappelijk element, dat bovendien deel uitmaakt van de geschiedenis van Bossuit. Dit stuk privaat groen speelt op korte termijn vooral een rol binnen de natuur-ecologische structuur van het Interfluvium. Eens het park een publiek karakter zou krijgen, ligt hier een belangrijke opportuniteit voor het uitbouwen van het cultuur-historisch en recreatief netwerk in de omgeving van het kanaal. Op korte termijn kan met een beperkt aantal landschappelijke ingrepen het kasteelpark visueel beter aan het kanaal en het dorp worden gekoppeld.

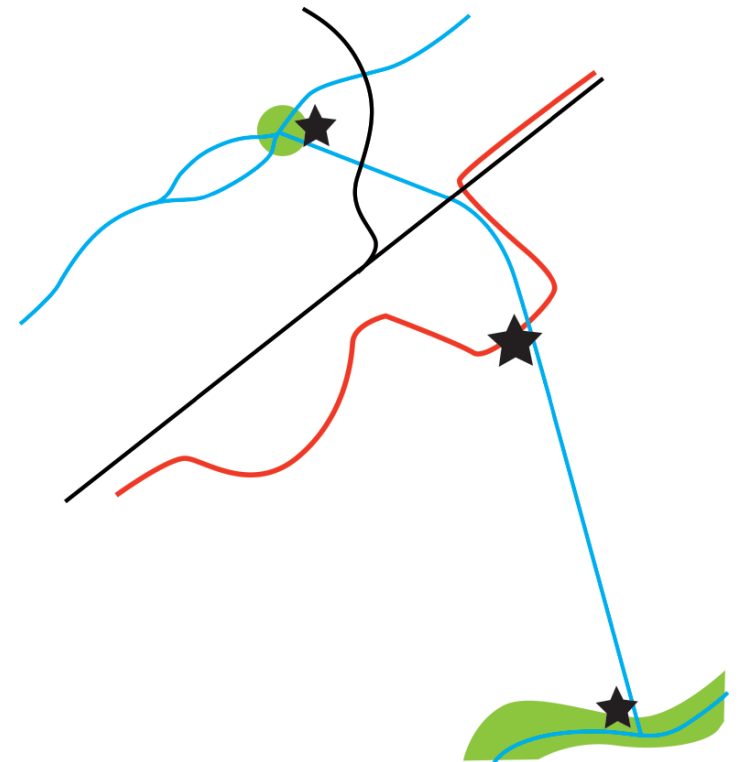
– Ontwikkelen van het 'stille' gebied in de omgeving van het Orveytbos en de vaarttaluds

De omgeving van het Orveytbos en de vaarttaluds, uitgebreid met de bossen op de kleikoppen (Mortagnebos, Banhoutbos) is het kerngebied van de natuurlijke structuur langs het kanaal. Het hoofdaccent ligt hier dan ook op het respecteren en ontwikkelen van deze kwaliteit. Het uitbreiden van de kleine landschapselementen (houtwallen, poelen, ...) zal de

verbindingsfunctie van het kanaal versterken. Het ecologisch kerngebied is ook een belangrijk voortplantingsgebied voor een aantal unieke diersoorten. Dit betekent dat op bepaalde periodes in het jaar de rust belangrijk is. Vandaar de optie om het gebied aan te duiden als 'stille' gebied in de kanaalomgeving.

De ontwikkeling van het ecologisch kerngebied mag echter niet leiden tot een monofunctioneel gebruik van dit deel van het kanaal. Er moet ruimte worden geboden voor natuurrecreatie, waarbij natuur baat heeft van de recreatie en omgekeerd. Immers, onbekend is onbemind. Door op een doordachte manier de recreant bewust te maken van de ecologische kwaliteit van het Orveytbos en de vaarttaluds, zal het publieke respect voor deze plekken vergroten, wat de ontwikkeling van het gebied ten goede komt.

vertoeven // gebruiker



Het kanaal nodigt uit om er tijd door te brengen. In het stedelijk landschap en de kanaaldorpen wordt permanent gewoond langs het water. De kwaliteiten van 'wonen langs het water' zijn immers groot. Maar het kanaal wordt vooral bezocht door recreanten. Het water is geliefd bij hengelaars en kanovaarders. Op mooie dagen vinden heel wat fietsers de route naar Bossuit en de natuurrecreant geniet van de bloemenpracht langs de vaarttaluds in Moen. De druk op het kanaal is soms te groot, waardoor de verschillende recreanten elkaar letterlijk voor de voet lopen. Het thema '**vertoeven**' focust dan ook specifiek op **de verblijfskwaliteit** vertaald in de **inrichting van de kanaaloevers en een aantal cruciale plekken langs het kanaal en in de kanaalomgeving**. In dit thema wordt gewerkt aan de identiteit en het imago van het kanaalpark.

- 'Hotspots' als prioritaire schakels van het recreatieve programma
Langs het kanaal wordt ingezet op drie recreatieve hotspots. Deze hotspots zijn de kop Leie (Kortrijk), de kop Schelde (Bossuit) en Transfo (Zwevegem). De koppen scharnieren aan de stedelijke omgeving van de Leie en de landelijke omgeving van de Schelde. Transfo knoopt het stedelijk landschap aan het open landschap. De hotspots moeten met een gedifferentieerd programma worden ingevuld. Door hun ligging langs het kanaal, op de beide uiteinden en nagenoeg halweg, zijn het ideale plekken om een verkenning van de kanaalomgeving te beginnen of te beëindigen. Op de drie plekken moeten daarom voorzieningen aanwezig zijn om mensen te ontvangen, informatie te verstrekken en om te ontspannen.
- De kanaalomgeving als landschappelijke troef
Het kanaal doorkruist verschillende landschappen, van stedelijk naar landelijk, van open naar gesloten. Deze verscheidenheid zorgt voor boeiende vergezichten (tussen Bossuit en Moen), leerrijke momenten (de orchideeën op de vaarttaluds), avontuur (Transfo en de Brug) en onverwachte ontdekkingen (Lettenhofpark Knokke). Dit gedifferentieerde landschap moet als troef worden uitgespeeld door in te zetten op een sterkere koppeling tussen het kanaal met het hinterland.
- Kanaaloevers in het stedelijk landschap: opwaardering van de kades
Het kanaal is in de loop van de tijd gedegradeerd tot een 'achterkant'gebied binnen het stedelijk weefsel. Wie hier niet moet zijn, blijft weg. Toch worden de potenties van het kanaal opnieuw gezien. De eerste stappen zijn reeds gezet door private investeerders. Deze opwaardering moet gekoppeld worden aan de herinrichting van de stedelijke kades. Dit is een belangrijk thema voor de stad, wil men de huidige situatie ombuigen. Door het publiek domein aan te pakken, ontstaat een (ver)nieuw(d)e collectieve ruimte die, enerzijds het gebrek aan omgevingskwaliteit in deze typische 19e-eeuwse arbeiderswijk kan compenseren, en anderzijds een leuk verblijfsmoment garandeert voor de recreant die dit stuk stad opnieuw ontdekt. Hierbij wordt de verbreding van het kanaal op (middel)lange termijn als randvoorwaarde meegenomen.

- Kanaaloevers in het open landschap: open versus gesloten
Dit concept gaat over het versterken van de relatie tussen water en oevers. Er wordt voorgesteld om de kanaaloevers integraal aan te pakken: waar worden de oevers open gehouden en waar moeten ze worden gesloten? Waar moet de relatie met het water worden versterkt? De intimiteit versus het open landschap zal beeldversterkend werken voor het kanaal en de recreatieve attractiviteit vergroten. Deze benadering dient prioritair te gebeuren vanuit landschappelijk oogpunt, maar moet ook rekening houden met de ecologische functie van het kanaal.
- Ruimtelijke elementen als bouwstenen voor de verblijfskwaliteit van het kanaal
In de kanaalomgeving bevinden zich een aantal ruimtelijke elementen die inherent deel uitmaken van deze plek en dus als vanzelfsprekend worden aangenomen. De kwaliteiten van deze elementen worden vaak niet meer gezien, laat staan gewaardeerd. Nochtans bezitten ze heel wat potenties: het zijn onder meer de bruggen die er nu als restruimten bij liggen, de bomenrijen die niet meer in staat zijn om een landschappelijke stempel te drukken op de kanaalomgeving, en een aantal landmarks (bv. de oude sluisarm in Zwevegem t.h.v. Bekaert) die hun cultuur-historische kracht hebben verloren. Het is de bedoeling om al deze ruimtelijke elementen in ere te herstellen en op te nemen in het kanaalprogramma, waardoor ze bijdragen tot de verblijfskwaliteit.

Visie-elementen voor het kanaal

7. 'Hotspots' als prioritaire schakels van het recreatieve programma langs het kanaal
8. Waterfront en landmarks als bouwstenen voor de verstedelijkte kanaalomgeving
9. Reliëf, bomenrijen en cultuur-historische gebouwen als bouwstenen voor het open kanaallandschap
10. Platforms als contactpunten met het water en bruggen als ontmoetingsplekken langs het water



7



8



9



10

Om te komen tot een specifieke gebruiksvriendelijke inrichting van het kanaal worden volgende **ruimtelijke concepten** vooropgesteld:

- **Uitbouwen van Transfo als de scharnier tussen het stedelijk landschap en het open landschap**
De ligging van Transfo is zeer cruciaal, op het scharnierpunt tussen open en stedelijk. Met een beetje goede wil kunnen de twee recreatieve routes, het jaagpad en het Guldensporenpad, hier aan elkaar worden gelinkt. De voormalige elektriciteitscentrale wordt momenteel omgevormd tot toeristisch-recreatieve en culturele trekpleister voor de regio. Bovendien schittert het gebouwencomplex als landmark over de kanaalomgeving. Er kan terecht worden gezegd dat op deze plek de drie thema's 'verbinden, verzamelen, vertoeven' worden verknoopt. Het scharnier 'Transfo' wordt dan ook als een cruciaal strategisch fragment beschouwd. Transfo moet alle mogelijkheden krijgen om deze rol waar te maken. In dit verhaal moet Transfo als één geheel met de Brug worden bekeken en misschien zelfs verder naar de zwaaihoek t.h.v. Bekaert.
- **Verstevenen van het knooppunt kanaal-Leie**
De kop van het kanaal, waar het kanaal en de Leie samenkomen, wordt als een knooppunt voor recreatie aangeduid. Gezien dit knooppunt in het stedelijk gebied ligt, staat vermenging met andere functies centraal. Toch moet het punt beschouwd worden als een 'ontspannings'zone in het centrum van Kortrijk. Belangrijk is dat de kop van het kanaal ruimtelijk meer onderdeel wordt van de ketting van publieke plekken langs de Leie, en meer specifiek van het stadspark gevormd door het koning Albertpark en de omgeving van Buda-beach. Bij de inrichting van de zone moet rekening worden gehouden met de verbreding van de Leie (op korte termijn) en de potentiële verbreding van het kanaal (op lange termijn), die elk een aantal functionele randvoorwaarden opleggen.
- **Uitbouwen van Bossuit als knooppunt voor toerisme en recreatie**
Bossuit, en meer specifiek de omgeving van het Pompgebouw, wordt aangeduid als knooppunt voor toerisme en recreatie. Het accent wordt gelegd op rust en stilte en de klassieke vormen van recreatie (wandelen, fietsen, waterrecreatie). Het pompgebouw in Bossuit blijft het streekbezoekerscentrum voor de West-Vlaamse Scheldestreek en moet vandaag verder worden uitgebouwd. Er is jammer genoeg geen (visuele) link tussen het pompgebouw en het water en verder met het landschap van de Scheldemeersen. Ook de relatie tussen het pompgebouw en de nieuwe aanlegsteiger achter de sluis ontbreekt. In de toekomst moet vooral worden ingezet op de opwaardering van het publieke domein. Dit element vormt immers het bindmiddel tussen het pompgebouw, de oevers en de aanlegsteiger.

Er moet ook worden uitgekeken naar recreatieve oplossingen voor de riviertouristische functies van de site. Mogelijkheden hiervoor liggen zeker richting de Schelde. Een derde aandachtspunt is het

garanderen van een kwalitatieve verbinding met het dorp, rekening houdende met de toekomstplannen voor een nieuwe invulling van de kerk.

- **Werken aan de realisatie van het Interfluviumlandschap**
In het open landschap is het kanaal geen ruimtelijk element op zich, maar het maakt onderdeel uit van de grotere structuur van het Interfluvium, waar nog andere waardevolle structuren het landschap tussen Leie en Schelde vorm geven. Door het versterken van een aantal dwarse verbindingen tussen het kanaal en het hinterland wordt gewerkt aan de realisatie van het landschap voor het Interfluvium, zowel op recreatief vlak (bv. koppeling tussen Transfo en Lettenhofpark) als binnen het ecologisch netwerk (bv. koppeling tussen vaarttaluds en Banhoutbos). Deze dwarse verbindingen maken het mogelijk om een netwerk uit te bouwen dat de recreant de mogelijkheid biedt om het aangrenzende landbouwlandschap te verkennen met de wijde uitzichten op de Klijte en het open akkergebied in de omgeving van de Poeldries.
- **Opwaarderen van het waterfront en landmarks in de verstedelijkte kanaalomgeving**
De beeldkwaliteit van het kanaal in het stedelijk landschap is matig en op sommige plaatsen zelfs erbarmelijk. Bij het uitwerken van inrichtingsvoorstellen moet het thema 'opwaarderen van het waterfront' als bouwsteen voor een kwalitatieve omgeving worden opgenomen. In de stad moeten de bebouwing (verticaal) en het publieke domein (horizontaal - van gevel tot water) samen het waterfront van het kanaal maken. In het perifere gebied zijn de randen veel minder duidelijk. Hier moet groen worden gebruikt om het kanaal als lijnelement in dit geïndustrialiseerde gebied te versterken. Samen met het Kanaalbos en Stasegembos kan het ook het ecologische netwerk in het stedelijke weefsel ten goede komen. Tergelijkertijd kunnen strengere eisen worden opgelegd aan de visuele afscherming van de watergebonden activiteiten.

Een aantal pareltjes van industrieel erfgoed, zoals de Stoopsfabriek en de droogloodsen op de voormalige Littoralsite en Transfo, treffen we vandaag langs of in de omgeving van het kanaal. Ook de sluisen worden beschouwd als erkenningspunten. Deze structuren bepalen het beeld van het kanaal en moeten dan ook als landmark hun plaats behouden binnen de verstedelijkte strook langs het kanaal. Een aantal landmarks kunnen programmatorisch worden opgeladen (o.a. Transfo) door ze op te nemen in het cultuur-historisch en recreatief netwerk in de kanaalomgeving.
- **Werken met het reliëf, bomenrijen en cultuurhistorische gebouwen in het open kanaallandschap**
In het open landschap dragen het reliëf, de bomenrijen en een aantal cultuurhistorische gebouwen bij tot de landschappelijke en verblijfskwaliteiten van de kanaalomgeving. Door met deze

ontwikkelingsstrategie

Met de ontwikkelingsstrategie beogen we een kanaalpark dat robuust genoeg is om zich waar te maken binnen het stedelijk landschap en het landschap van het Interfluvium. Prioritair dient het samenspel tussen de verschillende bouwstenen onderling en het kanaal te worden verstevigd.

We willen dit bereiken door de verschillende bouwstenen als fragmenten sterker uit te bouwen, zowel ruimtelijk als programmatisch. Hierbij wordt het gedifferentieerde landschap als kwaliteit uitgespeeld. Er wordt met andere woorden niet gezocht naar een dominerend landschap. De verschillen zorgen net voor differentiatie in de waarneming, wat door de recreant wordt gemaakt. De variatie in het landschap komt bovendien de natuurlijke en ecologische structuren ten goede. Door daarenboven aan elk dorp en aan de drie hotspots een specifiek recreatief programma te koppelen wordt het kanaalpark opgeladen en kan het kanaal opnieuw voldoende gewicht in de schaal leggen ten opzichte van de Schelde en de Leie.

kwaliteiten te werken kan de relatie van het kanaal met het achterland worden versterkt. Er wordt ondermeer gedacht aan een cultuur-historisch netwerk waarbij het kasteelpark in Bossuit wordt gekoppeld aan Transfo via verschillende routes door het landschap van het Interfluvium.

Daarnaast kan een landschapsplan worden opgemaakt waarbij onder meer wordt nagedacht over het versterken van zichtassen gekoppeld aan panoramische uitzichtplekken, de uitwerking van landschapskamers, het aanduiden van bouwvrije zones en de enclavering van hoeves en andere constructies in het landschap. In deze context kan tijdelijke of permanente 'land art' worden ingezet om dit landschap te versterken.

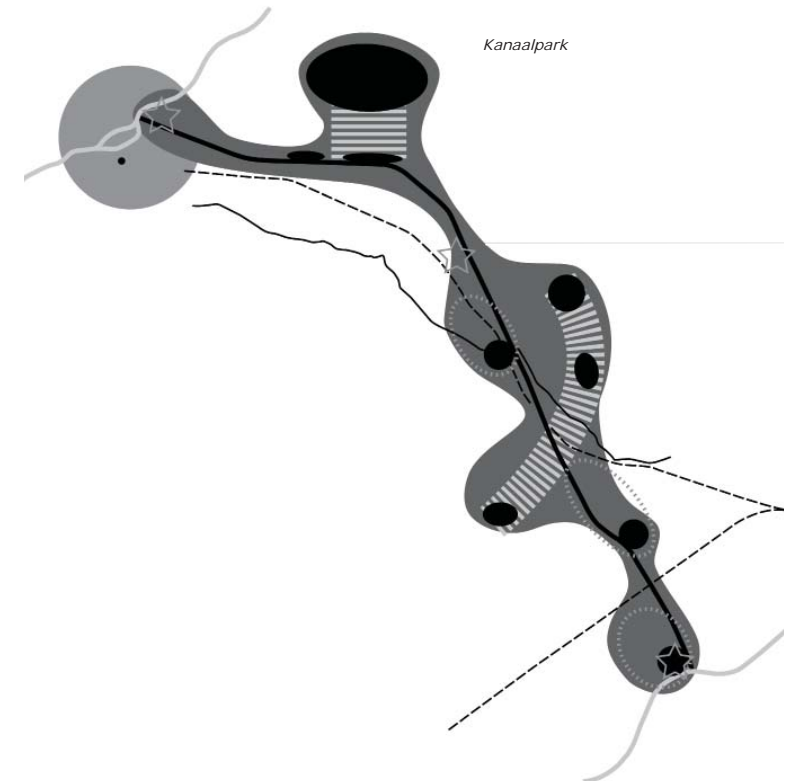
– Versterken van de relatie tussen water en oevers

Water is een zeer aantrekkelijk recreatief element. Het kanaal trekt om deze reden heel wat mensen aan. Om de relatie tussen de oevers en het water te versterken, wordt een nieuw ontwerpfiguur geïntroduceerd in de kanaalomgeving: het platform.

Op welgekozen plekken wordt langs het water een platform ingericht. Dit kan een trappenpartij, een steiger of een kade zijn, al naargelang de plaats waar het platform wordt aangelegd. Deze platforms functioneren als ontmoetingsplaatsen en kunnen worden gebruikt als rustplaats, hengelplek of aanlegsteiger voor kano's, ...

– Opwaarderen van de bruggen

Zowel in het open landschap als in het stedelijk landschap liggen een aantal bruggen over het kanaal. Ze werden ooit aangelegd als louter functionele elementen, om de twee oevers met elkaar te verbinden. De inrichting van de omgeving bleef meestal beperkt tot het doortrekken van het fietspad langs het kanaal onder de brug door. Zo ontstonden restruimten. Binnen de recreatieve rol van het kanaal kunnen deze bruggen veel meer zijn dan ongeorganiseerde en ongedefinieerde plekken, maar ingericht worden als volwaardige ontmoetingsplekken (bv. voor de hengelaars).



6 Kanaalpark

De dragers van het kanaalpark zijn uiteraard de verstedelijkte Kortrijkse band, waar het kanaal op de Leie werd vastgezet, en het agrarische productielandschap van het Interfluvium, dat het kanaal als een vreemd element heeft ontvangen. Beide dragers zijn stevig verankerd in de regionale ontwikkelingsstrategie en worden gerespecteerd. Stad en Interfluvium vormen de basis voor het gedifferentieerde landschap van het kanaal.

We vullen dit landschap aan met **4 bouwstenen**: het kanaallichaam, de kanaaldorpen, de eco-agrarische landschappen en de hotspots. Alle bouwstenen zijn in mindere of meerdere mate dragers voor het programma van het kanaalpark dat zich bovenop en midden door het gedifferentieerde landschap manifesteert.

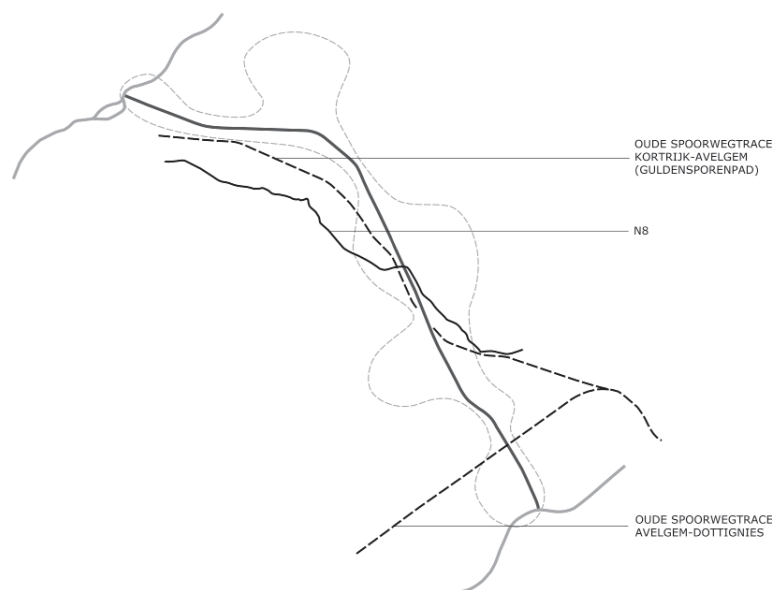
Het **kanaallichaam** is meer dan de artificiële lijn van Kortrijk tot Bossuit, gevuld met water. Om het kanaal draperen zich een aantal lijnen: de (oude) spoorlijnen (nu regionale fietsroutes), de N8 die door Zwevegem snijdt en ter hoogte van Knokke van kanaaloever wisselt. Met de nieuwe omleidingsweg N391/Kanaalweg wordt het verkeer omgeleid rond de dorpskern van Zwevegem en ontstaat er dus een bijkomende lijn in het open landschap.

Deze bundeling van lijnen vormt de eerste bouwsteen voor het kanaalpark. Ze zijn tot op zekere hoogte drager van een bepaald type van ontwikkeling:

- De spoorlijn voedde industrie (Littoral, Bekaert, ambachtszone van Knokke) en voert nu recreanten aan.
- De steenwegen rijgen de stedelijke ontwikkeling van Kortrijk, Zwevegem, Knokke, Heestert en Avelgem aaneen (met nog slechts enkele flarden open ruimte tussenin).
- Het kanaal doorsnijdt het interfluvium. De combinatie van water en jaagpad zorgt voor een gamma aan recreatieve activiteiten op en langs het water. Daarnaast vervult het kanaal ook een economische rol.

De wijze waarop alle activiteiten in de omgeving van 'het blauwe lint' met elkaar in confrontatie gaan, elkaar beconcurreren en anderzijds aan elkaar worden verbonden stelt de hoge ambitie voor het kanaal.

Kanaallichaam

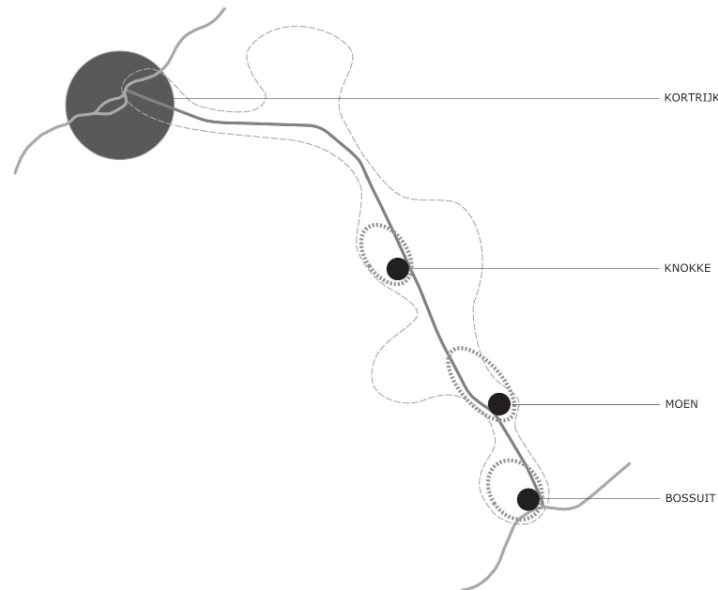


Uniek aan het Kanaal Bossuit-Kortrijk is de confrontatie tussen de stad en het open landschap en de 'indruk' die het kanaal na 150 jaar nalaat op beide landschappen.

In het stedelijk landschap leidde het kanaal in het begin van de 20ste eeuw tot industriële ontwikkelingen om 'u' tegen te zeggen. Grote complexen verschenen zoals de Koramic-site, Bekaert, de Stoopsfabriek. Het gebied bruiste van activiteit. Ondertussen kwam een ommekeer en bleef het kanaalgebied wat verweesd achter. Het levert een kanaalomgeving op die maar half tot de stad behoort en ook maar half op het kanaal is gericht. Van een waterfront is geen sprake.

Verderop, ter hoogte van Stasegem, wordt de dualiteit waarin het kanaal verkeert, zichtbaar. De noordoever is groen en aantrekkelijk en werd ingeschakeld binnen het recreatief programma van de stad Harelbeke. De zuidoever manifesteert zich als een louter functioneel geheel waar de recreant verdwijnt tussen vrachtwagens, laadkades, stof en lawaai. Hoe dan ook, het kanaal is een stedelijk fragment, en op z'n minst behoren de oevers toe aan het kanaalpark. Het stedelijke verhaal wordt binnen het kanaalpark beperkt tot het water, de kanaaloevers en de randbebouwing. De ambitie zal worden vertaald onder de bouwsteen van het kanaallichaam.

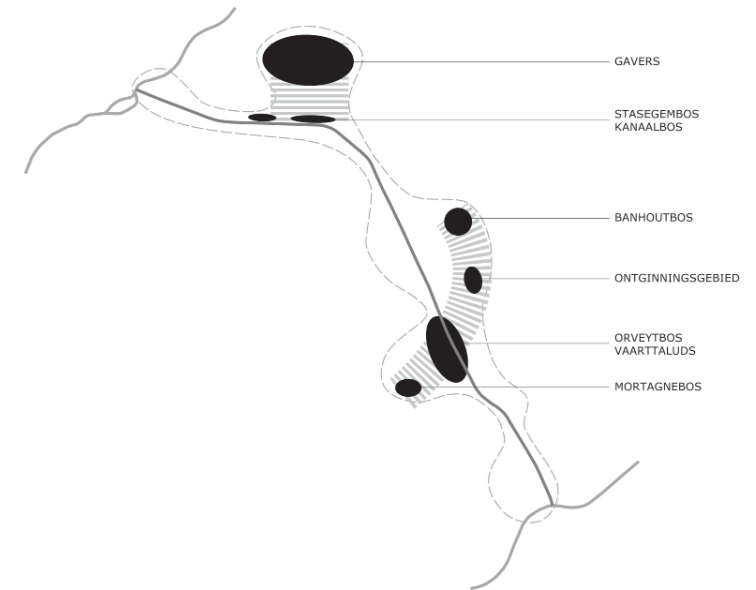
Kanaaldorpen



Eens in Zwevegem stroomt het kanaal in het open landschap. En hoewel je als recreant het gevoel krijgt dat je deel uitmaakt van een kanaallandschap, blijkt dit vaak niet waar te zijn. De dorpen Knokke, Moen en Bossuit hangen slechts fragmentarisch aan het kanaal, beperkt tot de bruggen, hier en daar private tuinen en zichten op de kerktorens. Van een echt contact tussen dorp en water is weinig sprake. Om het kanaalpark tot stand te brengen en een kanaalprogramma waar te maken worden de dorpen ruimtelijk verankerd aan 'het blauwe lint'. Ze worden de schakels van het park, door elk **kanaaldorp** te verruimen met een 'groene voet' die het dorp aan het water linkt. De ambities voor de kanaaldorpen worden beschreven onder de bouwsteen 2.

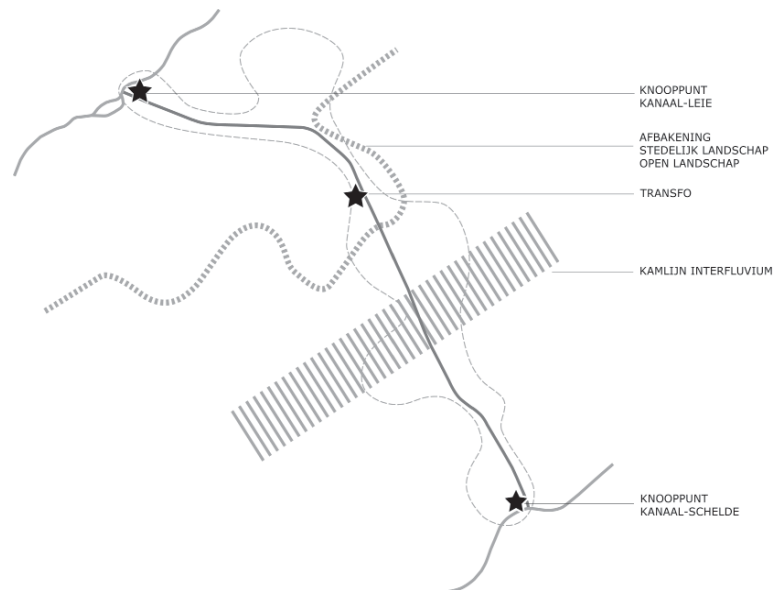
Het kanaal wordt in het Interfluviumlandschap meer en meer gewaardeerd als natuurlijke as. Dit brengt ons tot de derde bouwsteen, namelijk **de eco-agrarische kanaallandschappen**. Ze omvatten flarden natuurgebied, bosfragmenten en landbouwgronden. Zij zijn momenteel de succesfactor van het kanaal. Door alle losse elementen samen te brengen krijgt dit geheel de troef in handen om nieuwe landschappen op te bouwen die passen in het kanaalpark en bovendien te werken als bindmiddel naar de grotere open-ruimte-structuren in het Interfluvium.

Eco-agrarische kanaallandschappen



De laatste bouwsteen van het kanaalpark zijn de **drie hotspots**. Door hun strategische ligging zijn deze drie plekken van een onschatbare waarde voor het kanaal. Hun beschikbaarheid om als recreatieve trekkers te fungeren is groot. Bovendien zijn zij de belangrijkste bemiddelaars tussen het kanaalpark en het regionale landschap van Zuid-West-Vlaanderen: de stedelijke kop met het landschap van de Leie, de kop in Bossuit is een prentkaart voor de Scheldevallei en Transfo brengt oud en nieuw, stad en landschap, industrie en recreatie samen.

Hotspots



Bouwsteen 1



Kanaal in het stedelijk landschap, t.h.v. de spoorwegbrug - kanaal van breed profiel naar smal profiel

Ondertussen bouwde de Kortrijkse kanoclub hier haar nieuwe onderkomen, naast het oude sluiswachtershuisje.

7 Kanaallichaam

In tegenstelling tot Leie en Schelde is het Kanaal Bossuit-Kortrijk een kunstmatig element in het historische landschap van het Interfluvium. Het kanaal doorsnijdt het glooiende landschap dat geleidelijk daalt naar de riviervalleien van de Leie in het noorden en de Schelde in het zuiden. De heuvelkam die de waterscheidingslijn tussen beide rivieren definieert is duidelijk aanwezig als horizon en articuleert het open landschap dat verder uit een fijn mozaïek van hoeves, akkers, weilanden en bosfragmenten is opgebouwd. De landelijke dorpen in het Interfluvium liggen verspreid. In het zuiden volgen ze als een kralensnoer de vallei van de Schelde.

Doorheen zijn ontwikkelingsgeschiedenis, en vooral sinds de verbreding in de jaren '70, is de landschappelijke présence van het kanaal en zijn oevers op zich behoorlijk gewijzigd. De meeste dwarsprofielen die het kanaal als volume, als lichaam in het landschap definiëren, zijn niet langer een bestudeerde articulatie van het kanaal, maar een ad hoc resultaat van verbredingswerken. Het kanaal is hierdoor haar grandeur verloren. Het kanaal is verworden tot een functionele ogende waterweg, waar eenheid van aanpak en afstemming van elementen is verdwenen. Dit weerspiegelt zich ondermeer in de aanleg van het fietspad, de aanplant van bomen, de detaillering van de oeveraanleg.

Om zich heen verzamelde het kanaal heel wat ontwikkelingen. Hier wedijvert de ene ontwikkeling dikwijls met de andere: achterkant, voorkant, groot, klein, gealigneerd, schots en scheef, slonzig of verzorgd; langs het kanaal bevindt zich de volledige catalogus. Het helpt de kwaliteit van de kanaalruimte niet echt vooruit.

Ondanks het ontbreken van een coherent beeld zijn er elementen van kwaliteit aanwezig, zoals een aantal bomenrijen tussen Moen en Bossuit, de vaarttaluds die dankzij de combinatie van verschillende geografische condities resulteren in de juiste biotoop voor een unieke plantengroei, de drie sluiscomplexen in de stad Kortrijk die als cultureel erfgoed zijn beschermd, ...

7.1 Ambitie

De aanzet wordt gegeven in het boek 'gelijktijdige landschappen'. Hierin wordt duidelijk geformuleerd waar de acties zich moeten op toespitsen. *Het kanaallichaam herarticuleren als lichaam is de allereerste opgave die zich stelt. Dit vergt heel wat uitzuiverings- en opkuiswerk, gelijkrichtingswerk. Het gaat uiteraard niet over het herstel van het oorspronkelijke kanaallichaam, maar veeleer om duidelijk gelijkrichting te brengen in het huidige verbrede kanaal zoals het vandaag is. Het is werk maken van het profiel van het kanaal, zowel in de dwars- als in de langssnede.*

Concreet willen we dit aanpakken door te werken aan verschillende ruimtelijke aspecten:

- **Uitbouwen van een continue recreatieve route langs het kanaal**
- **Inrichten van een aantal prioritaire recreatieve plekken op en langs het water**
- **Uitbouwen van een regionale watersportas**
- **Versterken van de relatie tussen water, oevers en landschap, gerelateerd aan een ecologische kwaliteitsverbetering van de kanaalbermen**
- **Ruimte voor watergebonden bedrijvigheid**

Voor de vijf doelstellingen kunnen een aantal acties op korte termijn reeds een belangrijke impact hebben op het gebruik van het kanaal en kunnen met beperkte middelen worden gerealiseerd. Andere acties zijn gekoppeld aan (beleids)keuzes die moeten worden gemaakt omtrent ontwikkeling van een aantal gebieden in de rand van het kanaallichaam. Deze acties dienen geïntegreerd te worden in regionale plannen en zullen meer tijd en financiële middelen vragen.

7.2 Recreatief fietsnetwerk

De uitbouw van een continue recreatieve route, zowel naar missing links als naar inrichting, is een belangrijk ruimtelijk visie-element voor het Kanaal Bossuit-Kortrijk. Momenteel wordt het kanaal gebruikt door verschillende groepen van recreanten; dit zijn voornamelijk fietsers, maar op zonnige dagen wordt er ook veel gewandeld en bepaalde stukken worden ook gebruikt voor paardrijden. Het gebruik van de jaagpaden langs het kanaal is dus zeer divers en de recreatieve druk is vaak (te) hoog.

Toch blijft een multifunctioneel gebruik van de kanaaloevers een ambitie. Hierbij wordt vertrokken van de optie dat beide oevers van het kanaal in meer of mindere mate toegankelijk blijven, op z'n minst als jaagpad in functie van het watertransport. Voor de continue recreatieve route langs het kanaal wordt een kwalitatievere aanleg bepleit die een veilig en vlot gebruik toelaat. Op inrichtingsniveau moeten ongewenste activiteiten (bv. gebruik door quads) worden vermeden.

Daarnaast maakt het kanaal onderdeel uit van het regionale fietsnetwerk en dient aansluiting te worden gezocht op nabijgelegen recreatieve gebieden, in het bijzonder het provinciaal domein 'De Gavers'. Het oplossen en/of opwaarderen van de aansluitingen en verbindingen met dit recreatiedomein maakt inherent onderdeel uit van deze studie.

Bovenstaande vaststellingen en stellingnames leiden concreet tot een **continue recreatieve route langs het kanaal**, met daarbij aansluitend de oplossing voor een aantal missing-links binnen het regionale fietsnetwerk. Deze route wordt hierna concreet toegelicht.

1. In het **stedelijk landschap** van Kortrijk, waar het kanaal op z'n smalst is, wordt geen voorkeur gegeven aan een oever. Naargelang de verweving met andere functies, worden een aantal recreatieve accenten op de zuidoever dan weer op de noordoever gelegd. Hier wordt geopteerd voor de inrichting van de verharde oevers als verblijfskades van water tot gevel. Langs beide kanten van het

Het onverharde paadje t.h.v. woonproject Marbra-Lys wordt vervangen door een kwalitatief fietspad langs het water.



water moet op z'n minst vlot en veilig kunnen worden gewandeld en gefietst.

2. Vanaf **de Luipaardbrug (Stasegem) tot de sluis in Zwevegem** wordt een onderscheid gemaakt tussen de non-stop recreatieve oever op de noord-oostelijke oever en het functionele jaagpad op de andere oever. Het jaagpad op de noordoever, van Kortrijk tot Stasegem-dorp en verder langs het kanaalbos is op sommige plaatsen, en vooral bij regenweer, moeilijk toegankelijk. Ter hoogte van het woningbouwproject Marbra-Lys bestaat zelfs nog geen fietspad. Door een verhard breed jaagpad aan te leggen wordt een waardevol alternatief geboden voor de smalle fietspaden aan de overkant van het water. Dit wordt de nieuwe recreatieve oever. Op de zuid-westelijke oever primeren de watergebonden bedrijfsactiviteiten. Hier vormt het Guldensporenpad een mooi alternatief voor het jaagpad langs het kanaal. Op korte termijn dient wel een kwalitatief fietspad te worden aangelegd voor het deel van de Visserskaai vanaf de Ringbrug tot de Luipaardstraat, op Kortrijks grondgebied.
3. In het **open landschap** wordt wel een duidelijke keuze gemaakt. De prioritaire fietsroute ligt langs de zuidelijke/westelijke zijde van het kanaal en wordt op die manier verder uitgebouwd. Het fietspad op de noordelijke/oostelijke oever is van secundair belang en werkt als alternatieve verbinding tijdens piekmomenten. Langs deze zijde ligt de klemtoon veel meer op verbinden dan op vertoeven.
4. De **twee regionale fietsroutes**, langs het kanaal en de bestaande route op de oude spoorwegbedding Kortrijk-Avelgem (Guldensporenpad), vormen de ruggengraat van het recreatief-toeristisch programma langs het kanaal. Tussen beide fietsroutes is vandaag nauwelijks een fysieke verbinding. Om deze functionele drager te verstevigen moet gezocht worden naar onderlinge verbindingen. Door beide routes aan elkaar te linken wordt de

Ook het pad langs de Kanaalbossen zal worden opgenomen in de recreatieve fietsroute langs het kanaal.



kanaalomgeving uitgebreid naar een aantal interessante plekken, gelegen in de schaduw van het kanaal, zoals de historische site 'de droogloodsen' op Littoral, het Lettenhofpark bij Knokke en Transfo.

5. Belangrijke elementen bij deze alternerende fietsroutes zijn de **fietsbruggen**, vooral daar waar een wissel van oever belangrijk is in de non-stop recreatieve route. De eerste fietsbrug (Luipaardbrug) bevindt zich in de omgeving van Marbra-Lys en koppelt het Guldensporenpad aan Stasegem. Een nieuwe brug bij de oude sluis van Zwevegem, t.h.v. Bekaert, maakt de wissel van oever mogelijk en vervolledigt op deze manier de non-stop recreatieve fietsroute tussen Kortrijk en Bossuit. Ter hoogte van Stoopsfabriek in Kortrijk en van de Trimarsate in Moen worden nog eens twee nieuwe fietsbruggen geïntroduceerd om beide oevers sterker met elkaar te koppelen.
6. Als laatste onderdeel van het netwerk dient werk te worden gemaakt van een vlotte **aansluiting tussen het provinciaal domein 'De Gavers' en het kanaal**. Er wordt gekozen om vanuit de beide richtingen, vanuit Stasegem en vanuit Zwevegem, de fietsverbindingen uit te werken. Hierbij wordt zoveel mogelijk vertrokken van het bestaande lokale wegennet dat aanwezig is in het open-ruimtegebied Esser.

Over de volledige lengte van de non-stop recreatieve fietsroute moet zoveel mogelijk worden gestreefd naar een vrijliggend en voldoende breed pad. In de toekomst wordt het pad goed onderhouden, beschikt de route over een aantal rustplaatsen en worden voldoende signalisatiepanelen/bewegwijzering voorzien naar de omliggende aantrekkelijke gebieden.

Aan de recreatieve route wordt de nieuwe ontwerpfiguur **platform** gekoppeld. Dit kan onder meer een trappenpartij, een steiger of een kade zijn, al naargelang de plaats waar het platform wordt aangelegd. Deze platforms functioneren als ontmoetingsplaatsen en kunnen worden gebruikt als rustplaats, hengellek of aanlegsteiger voor kano's, ...

Het jaagpad op z'n smalst t.h.v. het Lettenhofpark.



Bemerking:

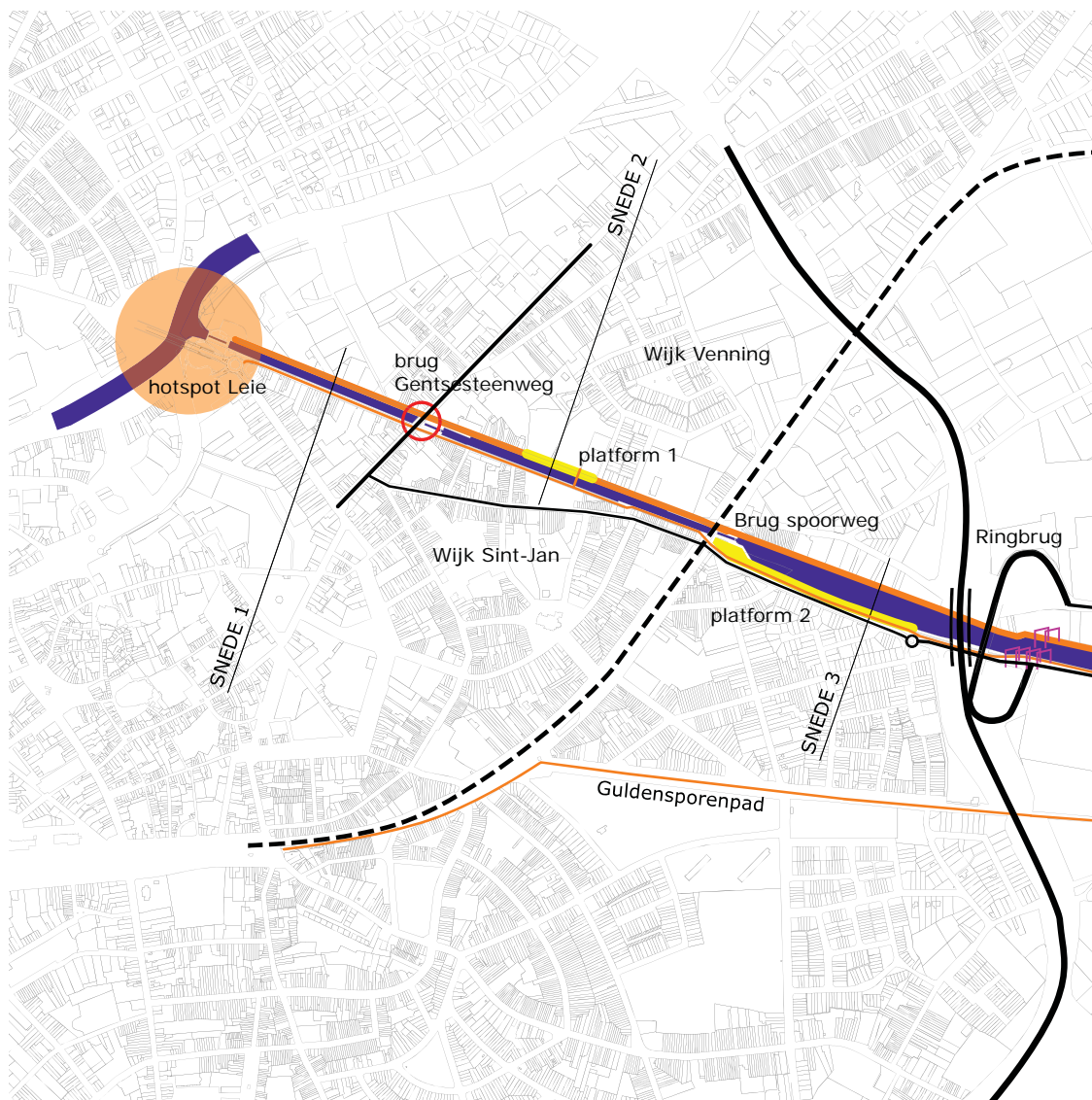
Doorheen het visievormingsproces is tijdens verschillende inspraakmomenten gebleken dat de gemeente Zwevegem een oplossing ziet voor de problematiek omtrent de bovenlokale mobiliteit en de doortochten Moen-Heestert via de bestaande verbinding Oeverlaan-Kanaalweg-Sluislaan.

In voorliggende visie op het kanaal bekijkt de plangroep de mobiliteitsaspecten enkel op lokaal vlak. Vanuit de doelstelling om de relatie tussen het kanaal en de omgeving te versterken wordt de optie genomen om, waar mogelijk, zoveel mogelijk gemotoriseerd verkeer te weren langs de oevers. Dit houdt in dat de wegen langs het kanaal en de aansluitende functies/activiteiten in rekening worden gebracht samen met de gekende knelpunten en potenties. Op deze basis worden in het vervolg van het document suggesties gedaan die ook hun invloed hebben op de inrichting van de bestaande weginfrastructuur. Deze opties zijn niet verzoenbaar met een zogenaamde bovenlokale verbindingsweg van Bossuit tot Kortrijk vlak naast het kanaal.

Om die redenen wenst de provincie hier duidelijk aan te stippen dat alle hierna volgende visie-elementen die impact hebben op de weginfrastructuur onder voorbehoud zijn. Op vandaag is immers een mobiliteitsstudie lopende die het volledige Interfluvium behelst. Indien hieruit blijkt dat de optie zoals door de gemeente Zwevegem wordt geponeerd de beste oplossing is voor de bovenlokale mobiliteit, komen de elementen uit de visie die hiermee in conflict zijn te vervallen. Indien anderszinds zou blijken dat deze optie niet aan de orde is, volgt de provincie de vooropgestelde kanaalvisie met alle elementen omtrent lokale ontsluiting/weginfrastructuur zoals hierna opgenomen. Dit vormt dan onderwerp van verder overleg met de betrokken gemeente.

Kwalitatieve aanleg van de kanaaloever aan de Brug in Zwevegem.





In het stedelijke landschap wordt geopteerd voor een recreatieve route op beide oevers. De route wordt zoveel mogelijk ingericht als kade.

Tussen de hotspot Leie en de Gentseseesteenweg primeert het groene karakter. Hiermee wordt de kanaalkop als groene ruimte versterkt en vormt dit stuk van het kanaal de aanloop naar het geheel van collectieve groene ruimtes die samen het Leiepark maken.

Langs de Spinnerijkaai en de Groeningekaai wordt gekozen voor een verharde kade van gevel tot kanaal.

Het geheel wordt binnen het mobiliteitsverhaal ingericht als 'erf'. Waar noodzakelijk voor de lokale ontsluiting van het stadsdeel wordt de kade opengesteld voor bestemmingsverkeer (Abdij-, Vlaanderen- en Groeningekaai) en waar mogelijk wordt gemotoriseerd verkeer vermeden, zoals wordt voorgesteld ter hoogte van een verlaagde kade (**platform 1**) langs de Spinnerijkaai in de omgeving van de Stoopsfabriek.

Op beide oevers moet de veiligheid voor de zwakke weggebruiker centraal staan. Een veilige oversteek ter hoogte van de brug over de Gentseseesteenweg is dan ook belangrijk om de vlotte werking van de continue fietsroute in het stedelijk landschap te garanderen.

Binnen de wens om beide stedelijke oevers van het kanaal sterker aan elkaar te binden wordt een nieuwe fietsbrug voorgesteld. Momenteel ligt de Venning namelijk geïsoleerd tussen het kanaal, de spoorweg, de Ring en de Gentseseesteenweg. Een tweede vaststelling is dat het sluisbrugje t.h.v. de spoorwegbrug functioneel wel werkt, maar de kwaliteit (o.a. zeer lage onderdoorgang) ontbreekt. Daarom wordt een nieuwe fietsbrug geïntroduceerd die de Venning rechtstreeks aan de wijk Sint-Jan en aan de rest van de stad koppelt. De brug wordt voorzien in de omgeving van de Stoopsfabriek en kan onderdeel uitmaken van het platform.

Tussen spoorwegbrug en ringbrug wordt een onderscheid gemaakt tussen de inrichting van de Visserskaai en de oever op de overkant.

De noordelijke kanaaloever is op z'n smalst tussen de bebouwing langs de Stasegemseesteenweg en het water. Toch is er voldoende breedte om een fietspad aan te leggen. Het pad kan worden ingebed in een groene kanaaloever. Het nieuwe fietspad langs het water is een mooi en veilig alternatief voor de vrij smalle en daardoor gevaarlijke fietspaden langs de Stasegemseesteenweg.

De Visserskaai op de zuidelijke kanaalboord is overmaats. Op deze plek wordt het tweede platform gepland. Er wordt een landschappelijk overheersend groene oever voorgesteld die wordt afgestemd op de inrichting aan de overzijde. In deze parkway-achtige inrichting van de Visserskaai wordt het bestaande wegprofiel versmald en wordt een riant fietspad geïntegreerd in de parkstrook langs het water.

In het geïndustrialiseerde landschap ter hoogte van Stasegem worden **verbindingen** gezocht naar de regionale recreatieve structuren nabij het kanaal.

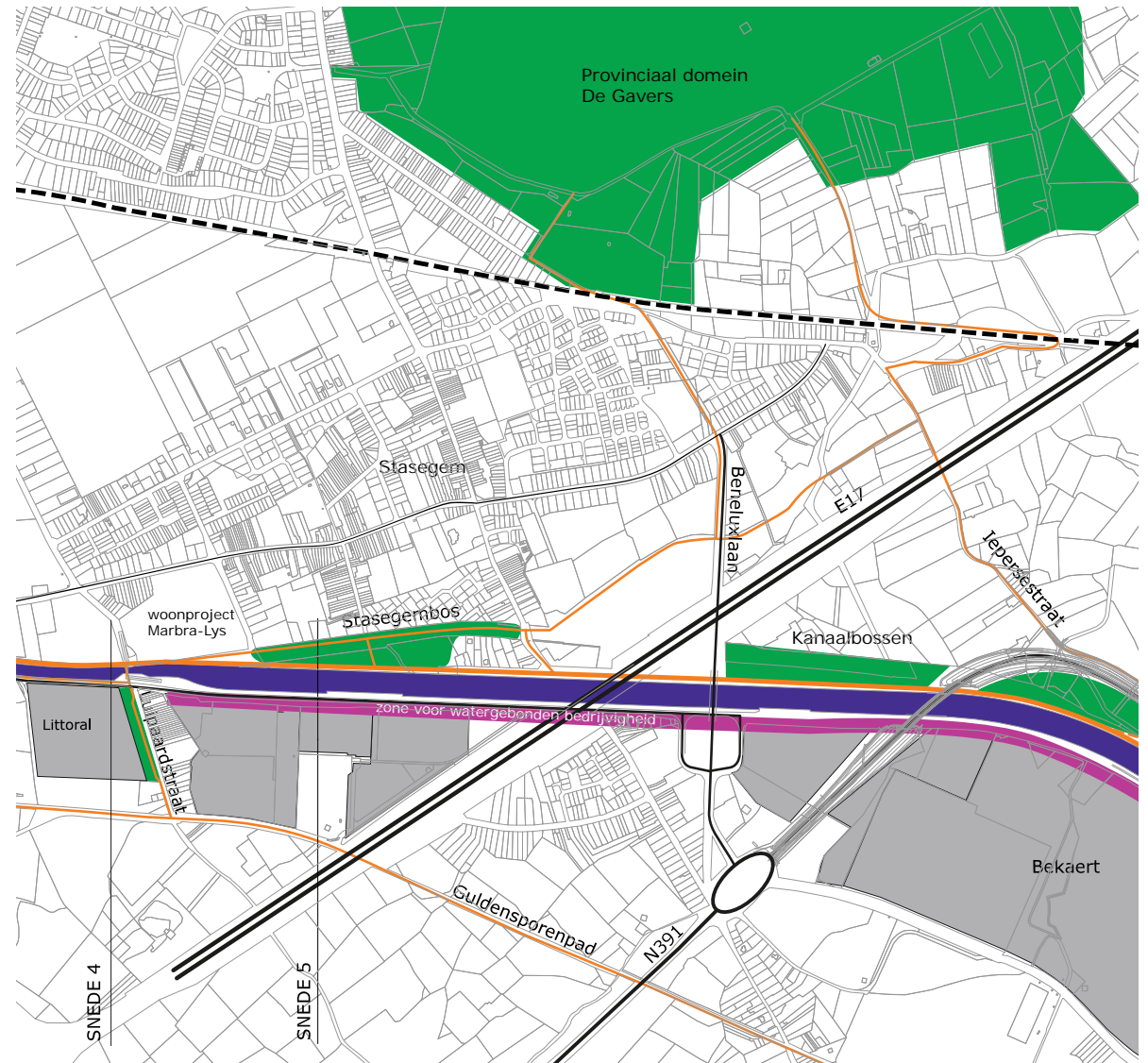
Naar het noorden wordt ingezet op een vlotte **recreatieve verbinding naar het provinciaal domein 'De Gavers'**. De routes bestaan zoveel mogelijk uit bestaande lokale wegen. Weliswaar zullen ook nieuwe stukken fietspad moeten worden gerealiseerd om het netwerk te vervolledigen, zoals de doortrekking van het bospad (Stasegembos) naar de Beneluxlaan via een nog aan te leggen pad langs het waterzuiveringsstation. Een andere missing-link is het fietspad tussen de Beneluxlaan en de Iepersestraat. Dit pad werd reeds ingetekend in het RUP 'zonevremde woningen stedelijk gebied' van de stad Harelbeke, maar is nog niet uitgevoerd.

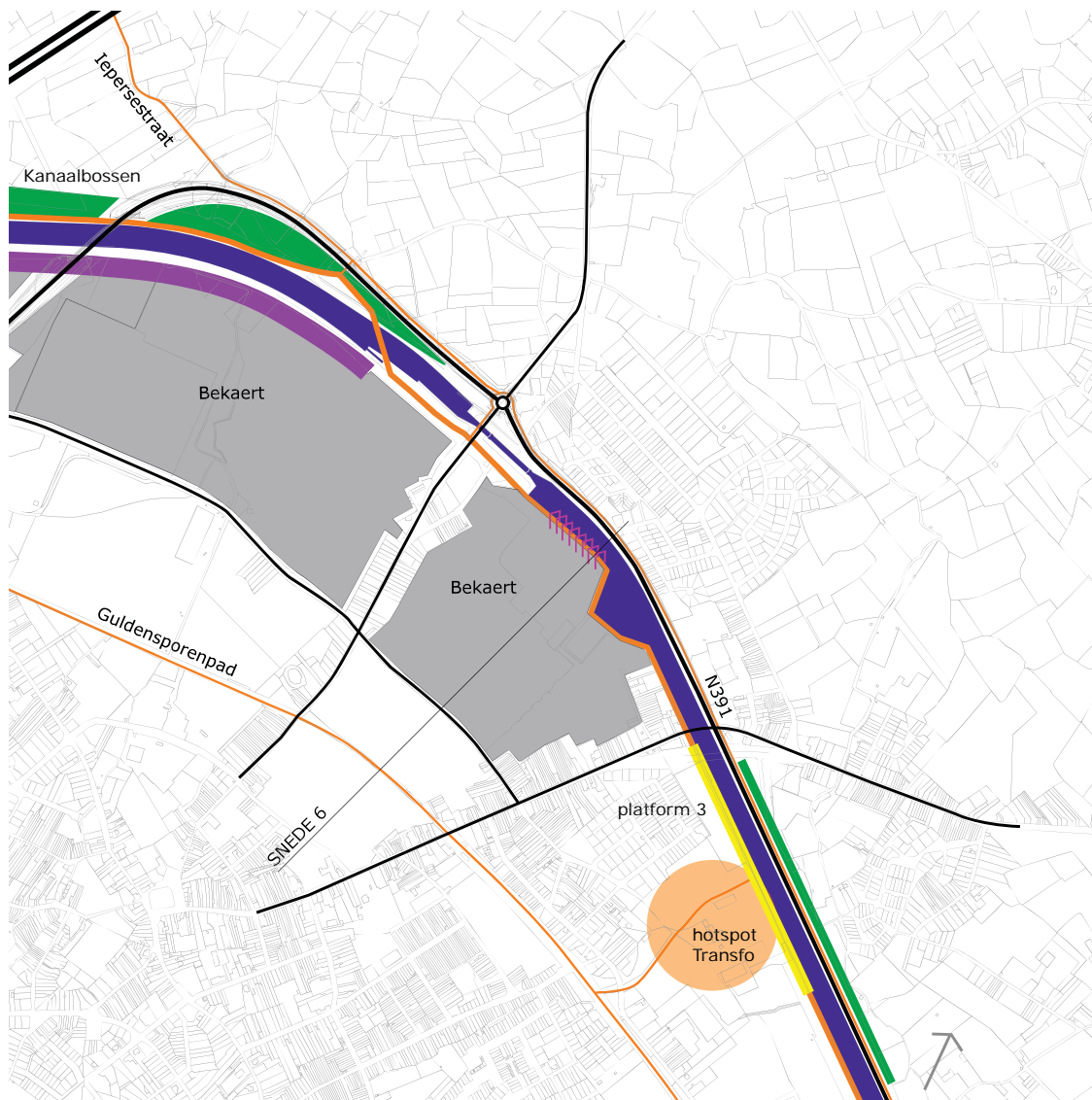
Op de noordoever zelf, langs het water, wordt een **volwaardig fietspad** aangelegd. Dit wordt de oever voor de non-stop recreatieve route. Ter hoogte van Marbra-Lys wordt het fietspad onderdeel van een bredere kadestroom. De strook tussen de N391 en het kanaal wordt fors beplant in het verlengde van de bestaande kanaalbossen. Het bestaande onverharde jaagpad wordt omgevormd tot een makkelijk berijdbaar pad.

Een moeilijk punt op de recreatieve route is de oversteek over het kanaal t.h.v. Zwevegem. Hier wisselt de non-stop route van oever. Op korte termijn bestaat de verbinding via de N391 over de rotonde en de sluisbrug naar Transfo. Idealiter (binnen een tijdshorizon van 15 jaar) wordt een **nieuwe fietsbrug** aangelegd die op een vlotte manier de Gavers via het kanaal met Transfo verbindt. De optimalisatie van deze verbinding is cruciaal voor de uitbouw van het kanaal als regionale watersportas. Voor de brugaanloop op de zuid-westelijke oever kan gebruik worden gemaakt van de oude sluis t.h.v. de Bekaertsite.

In het zuiden wordt gezocht naar de realisatie van een **verbinding tussen het jaagpad langs het kanaal en de bovenlokale fietsroute op de oude spoorwegbedding (Guldensporenpad)**. Hiervoor dient op korte termijn een veilige gelijkvloerse oversteek te worden gerealiseerd tussen de fietsbrug (Luipaardbrug) en de Luipaardstraat. Op (middel)lange termijn kan worden nagedacht over een ongelijk vloerse kruising via de uitbreiding van de Luipaardbrug over de Visserskaai. De landing van de brug wordt voorzien in de groenstrook tussen de Luipaardstraat en de nog te realiseren bedrijfzone. Deze actie maakt onderdeel uit van het inrichtingsplan voor het voormalige industriegebied Littoral.

In het industriële segment tussen de Luipaardbrug en de nieuwe brug wordt de oever **prioritair voorbehouden voor watergebonden bedrijfsactiviteiten**. Aan de bedrijven Dumoulin, Koraton en Bekaert IV (zie ook hoofdstuk 7.6), gelegen net buiten de zone voor watergebonden bedrijvigheid, kan geen volwaardig alternatief worden gevonden voor de continue fietsverbinding. Op deze locaties is een menging van het fietspad met de laad- en losactiviteiten op de kades onvermijdelijk. Een mogelijke oplossing is de ontwerpfiguur van de 'portiek', waardoor recreanten afgeschermd tussen de laad- en losactiviteiten kunnen fietsen.





De kanaalzone wordt in Zwevegem gedomineerd door Transfo. De ligging van Transfo is daarenboven cruciaal, op de grens tussen het stedelijk en op het open kanaallandschap. **Transfo** wordt dan ook aangeduid als de **tweede hotspot langs het kanaal**.

De reconversie van de elektriciteitscentrale van Zwevegem is een concrete en belangrijke opportuniteit om het 'kanaalpark' programmatorisch op te laden. Met de nieuwe bestemming van Transfo wordt deze plek het uithangbord voor het recreatieve programma van het kanaal. Primordiaal hierbij is **het versterken van de relatie tussen het water en de Transfosite**. Op deze plek wordt **het derde platform** aangelegd. Er wordt geopteerd om ook de bestaande heringerichte kade ter hoogte van de 'Brug' op te nemen in de figuur. Binnen het masterplan voor de herinrichting van Transfo worden beide industriële sites met elkaar verbonden. Dit is ook meer dan wenselijk; langs het jaagpad zullen immers heel wat recreanten de Transfosite betreden. Een volwaardige toegang waarbij op een architecturaal kwalitatieve manier het hoogteverschil wordt overbrugd zal een meerwaarde betekenen voor Transfo. Bovendien kan deze toegang geïntegreerd worden in de nieuwe link tussen het jaagpad en de oude spoorwegbedding.

Daarbij aansluitend moeten op de **westelijke oever** de nodige maatregelen worden genomen om het jaagpad in te richten als een **regionale non-stop recreatieve fietsverbinding**. Dit is de correcte keuze in deze kanaalomgeving, en niet het Guldensporenpad dat te ver van het kanaal verwijderd ligt of de N391 op de oostoever. Op deze oever werd recent tot aan de brug van Knokke een eenzijdig dubbel fietspad aangelegd, dat met een grasstrook van de rijweg (N391) is afgescheiden. Aangezien het fietspad op de buitenkant van de N391, weg van het water, werd ingericht, wordt deze fietsverbinding niet gezien als een recreatieve as. Het fietspad maakt louter veilig functioneel fietsen mogelijk. Voor wielertoeristen kan hier de oplossing worden gevonden om toch langs het kanaal te rijden, weg van het vaak druk bezochte fietspad aan de overzijde van het kanaal.

Iets meer naar Knokke wordt op de westelijke oever een **vierde platform** ingetekend. Dit platform staat dwars op het kanaallichaam en moet **de koppeling maken tussen het oude spoorwegtracé/Lettenhofpark/Knokke en het kanaal**. Deze verbinding is noodzakelijk om het hinterland van Zwevegem nauwer te betrekken bij het kanaal. Bovendien kan via dit platform Knokke worden bereikt, wat nu nagenoeg onmogelijk is vanop het huidige jaagpad.

De inplanting van het platform dient uitgewerkt te worden in combinatie met de **herinrichting van de kanaaloevers en -bermen langs de N391**. Immers van hieruit heb je een prachtig zicht op het hoger gelegen landschap van het Banhoutbos. Dit vraagt om een strategische aanpak van de oevers, waarbij delen worden opgehouden en andere stukken dichter worden beplant, volgens een aantal ecologische principes van berminrichting langs kanalen.

Vanuit Knokke is het **stiltegebied van de vaarttaluds en Orveytbos** bereikbaar. Hiervoor zijn verschillende mogelijkheden: via de regionale fietsverbinding op de oude spoorwegberm, of langs het kanaal op de jaagpaden of de hoger gelegen Sluislaan. Alle paden zijn verhard en vragen weinig bijkomende middelen om te onderhouden. Er wordt voorgesteld om binnen deze zone geen openbare verlichting aan te brengen om zoveel mogelijk de stilte en de rust te garanderen ten voordele van fauna en flora.





Het **stiltegebied Orveytbos-Vaarttaluds** vormt een belangrijke natuurlijke schakel in het kanaallandschap. Hier doorsnijdt het kanaal de heuvelrug die het valleigebied van de Schelde scheidt van de Leie. Het is ook de plek waar de oude spoorwegverbinding het kanaal vroeger kruiste om haar weg te vervolgen naar Avelgem.

Het spanningsveld tussen natuur en recreatie is hier groot. Bovendien is er nog een derde speler die zorgt voor een onverenigbaarheid van visie tussen de verschillende betrokken partijen in dit gebied, namelijk het **gebruik van de Sluislaan** door het vrachtverkeer naar IMOG en het bedrijventerrein Moen-Trekweg. Dit alles heeft consequenties voor het recreatieve netwerk in de omgeving van Orveytbos.

Er stellen zich **twee opportuniteiten** die hier als elementen van visie worden opgenomen.

- Het eerste voorstel is het **herstel van de spoorwegverbinding tussen Knokke en Moen-Statie**, zodat op het tracé kan worden gefietst van Kortrijk tot Avelgem. Nu verloopt de verbinding op de Smalspoorbrug, verder langs de Sluislaan om via een aantal trage wegen aan te sluiten op het oude spoorwegtracé bij Moen-Statie. Er wordt voorgesteld om de Smalspoorbrug autovrij te maken en het ontbrekende pad tussen De Souterrain en Moen-Statie te herstellen. Aangezien de oude spoorwegberm omgevormd werd tot natuurgebied, wordt het nieuwe fietspad aangelegd langs de spoorberm. Op die manier wordt een groot deel van de missing link opgelost.
- Een tweede opportuniteit maakt het mogelijk om het habitatgebied van de vaarttaluds over een groter stuk te beschermen door de Sluislaan deels uit het lokale ontsluitingsnetwerk van Moen te halen. Hiervoor wordt gesuggereerd om de Sluislaan komende van Moen enkel nog tot en met de Souterrain te behouden als weg voor gemotoriseerd verkeer, om vervolgens via de Souterrain de aansluiting te maken op de Keiberg. Het tweede deel van de Sluislaan kan op die manier autovrij worden gemaakt, wat ten goede komt aan de ecologische kwaliteit en een recreatieve meerwaarde van de vaarttaluds. Bijkomend wordt voorgesteld om de Sluislaan door te knippen ter hoogte van de Kraaibosstraat waardoor het sluikverkeer richting Moen wordt verhinderd.

Op korte termijn kan wel snel werk worden gemaakt van de aanleg van **platform 5**. Er wordt voorgesteld om de onverharde parking gelegen bij de Souterrain uit te bouwen tot een volwaardige rustplaats voor fietsers en wandelaars, van waaruit het Orveytbos en de vaarttaluds kunnen worden verkend. De toegang tot de trappenpartij wordt explicieter en de infoborden worden geïntegreerd in het ontwerp van de rustplek.

Het volgende dorp waarlangs het kanaal loopt is **Moen**. De woonkern is gelegen op de oostoever. Aan de overzijde domineert de **site van IMOG** het landschap. Op beide oevers is zeker voldoende ruimte aanwezig om een recreatief programma op te vangen, waarbij de fietsroute het bindend element is. De economische ontwikkeling wordt hierbij niet verwaarloosd. Zo moet **een nieuwe kade voor IMOG** kunnen.

De Sint-Pietersbruglaan blijft ook een onderdeel van de ontsluitingsweg van IMOG en het bedrijventerrein Moen-Trekweg naar de N8. De ruime groenstrook tussen het water en de weg biedt de mogelijkheid voor de aanleg van een breed fietspad, dat onderdeel zal uitmaken van de non-stop recreatieve fietsroute op de westoever.

Op de oostoever wordt voorgesteld om **Moen**, dat nu weinig te maken heeft met het kanaal, **te verbinden met het water**. Het accent van de Sluislaan-Vaartstraat komt te liggen op lokaal verkeer. Enkel plaatselijk gemotoriseerd verkeer wordt nog toegelaten. Alle doorgaand verkeer richting N8 verloopt in dit voorstel via de Stationsstraat. Door deze keuze te maken kan het Oliebergpark worden verruimd met een **zesde platform, dat naast het kerkplein, de nieuwe ontmoetingsplaats wordt van Moen**. Het platform wordt gekoppeld aan het nieuwe woonproject op de voormalige Bekaertsite.

Dit voorstel creëert de mogelijkheden om Moen tot een volwaardig kanaaldorp te laten uitgroeien. Het kadert eveneens binnen de toekomstvisie om het kanaal verder uit te bouwen als recreatieve as waarbij het gemotoriseerd verkeer zo veel mogelijk wordt geweerd langs de oevers.



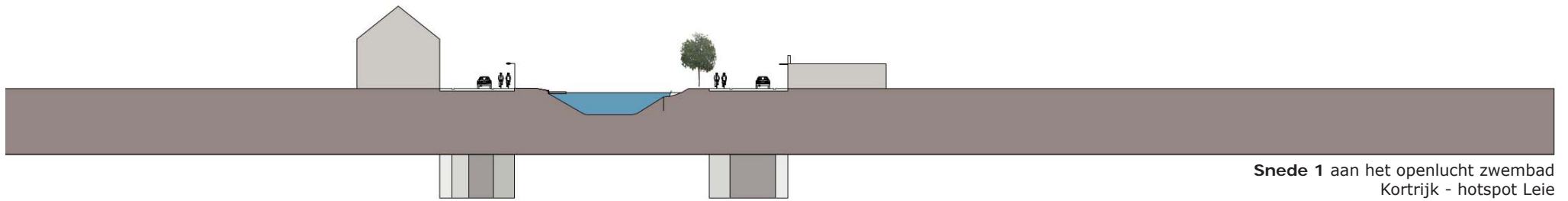


Tussen Moen en het pompgebouw van Bossuit wordt de westelijke oever als prioritaire recreatieve as behouden en versterkt. Maar gezien de druk op dit fietspad, wordt voorgesteld om ook de oostelijke oever te optimaliseren en aantrekkelijker te maken voor fietsers.

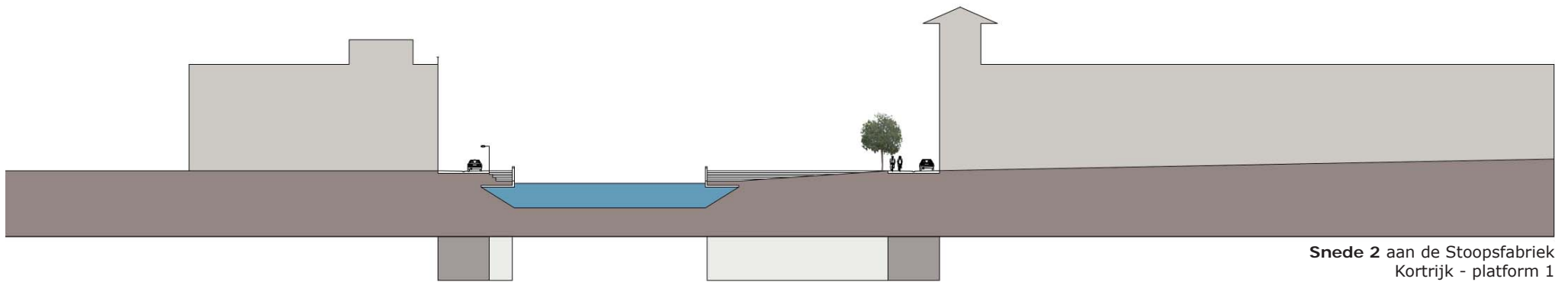
Op de westkant wordt het recreatieve pad aangelegd in een groene oever. Ter hoogte van de **Poeldries** wordt het pad geïntegreerd in de ecologische herinrichting van de oever, voorzien van plasbermen en een paaiplaats. Om de educatieve waarde van de plek te verhogen wordt een **rustplek ingericht met bijhorend infopaneel**. Het geheel wordt op het schema ingetekend als **platform 7**. In deze omgeving kruist het fietspad de trimarsate. Dit is het voormalige spoorwegtracé tussen Avelgem en Dottignies. Binnen de uitbouw van een volwaardig fietsnetwerk in het Interfluvium wordt een **nieuwe fietsbrug over het kanaal** voorzien die de trimarsate vervolledigd.

Verderop, ter hoogte van de oude kanaalarm, blijft het fietspad behouden binnen het huidige profiel. De aanwezigheid van de **bomenrijen** is een grote kwaliteit voor dit deel van het kanaal. De bomenrijen worden behouden en waar mogelijk uitgebreid. Het fietspad eindigt ter hoogte van de **laatste hotspot, de omgeving van het pompgebouw en de monding van het kanaal in de Schelde**.

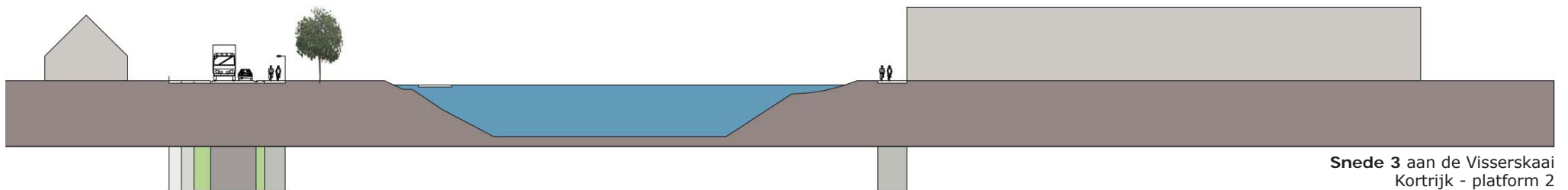
De Oeverlaan, op de oostoever, heeft nu een heel breed profiel. Bovendien wordt heel snel gereden. Momenteel zijn geen fietspaden voorzien. In deze visie, waarbij de mobiliteitsproblematiek wordt bekeken op lokaal niveau, wordt voorgesteld om de weg te versmallen en een royaal fietspad aan te leggen langs de kant van het water. De Oeverlaan behoudt een ontsluitende functie voor IMOG en het bedrijventerrein Moen-Trekweg richting Bossuit.



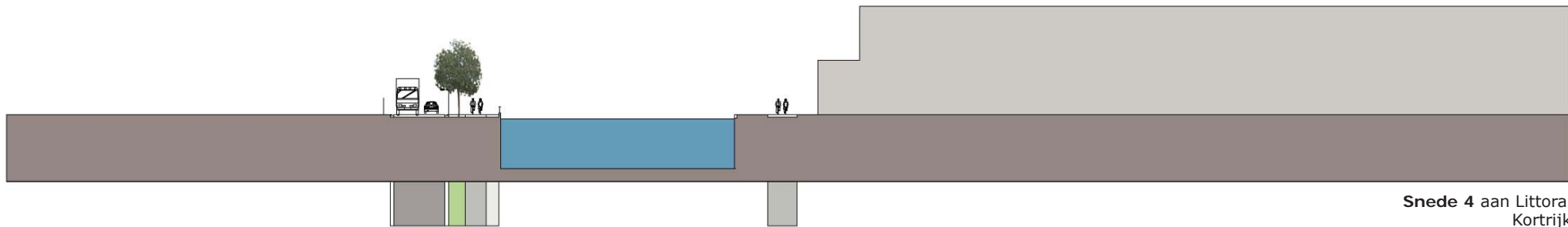
Snede 1 aan het openlucht zwembad
Kortrijk - hotspot Leie



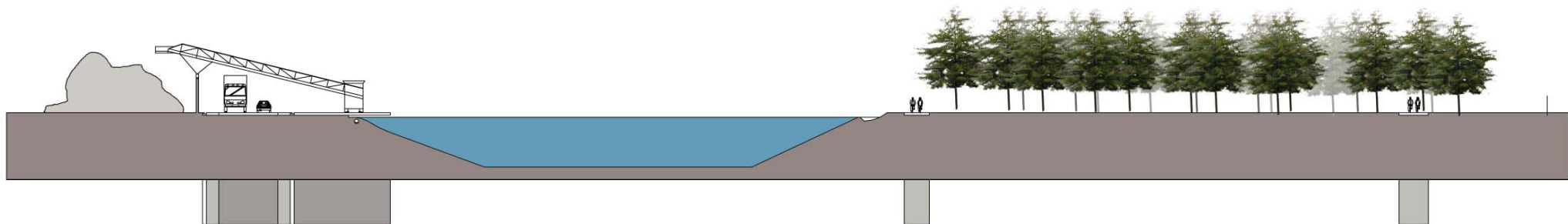
Snede 2 aan de Stoopsfabriek
Kortrijk - platform 1



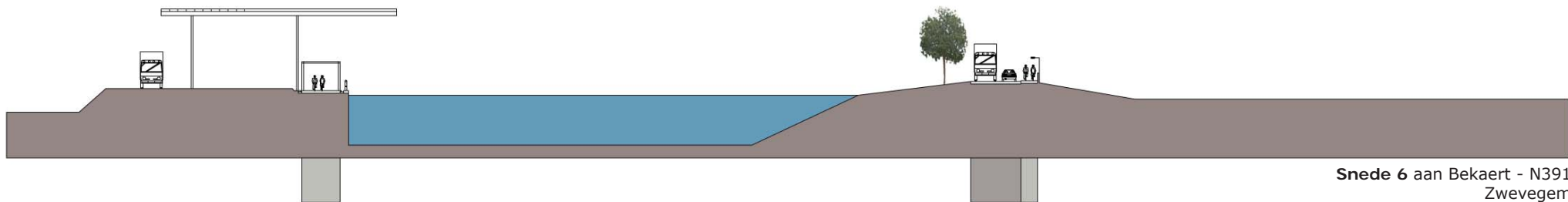
Snede 3 aan de Visserskaai
Kortrijk - platform 2



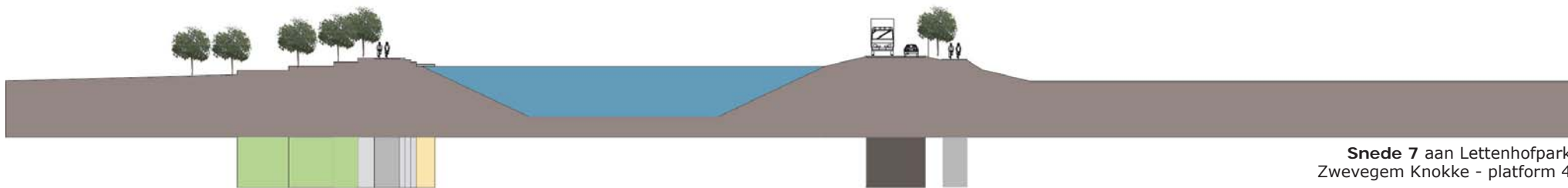
Snedes 4 aan Littoral Kortrijk



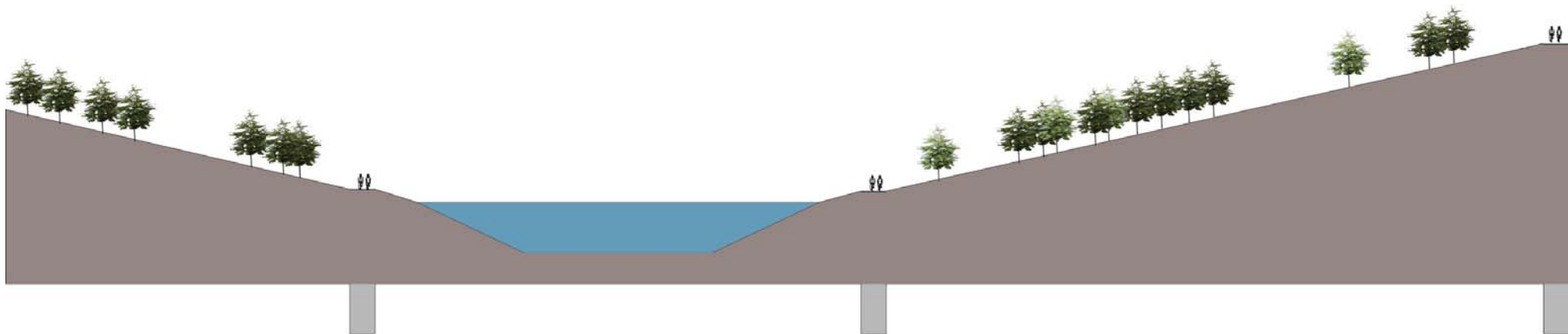
Snedes 5 aan Stadsbader-Stasegembos Harelbeke



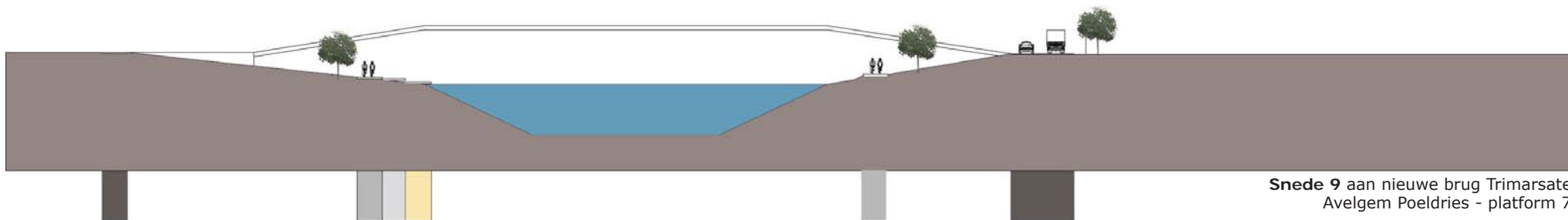
Snedes 6 aan Bekaert - N391 Zwevegem



Snede 7 aan Lettenhofpark
Zwevegum Knokke - platform 4



Snede 8 aan Orveytbos-vaarttaluds
Zwevegum - platform 5



Snede 9 aan nieuwe brug Trimarsate
Avelgem Poeldries - platform 7

7.3 Beeldkwaliteit van het fietspad

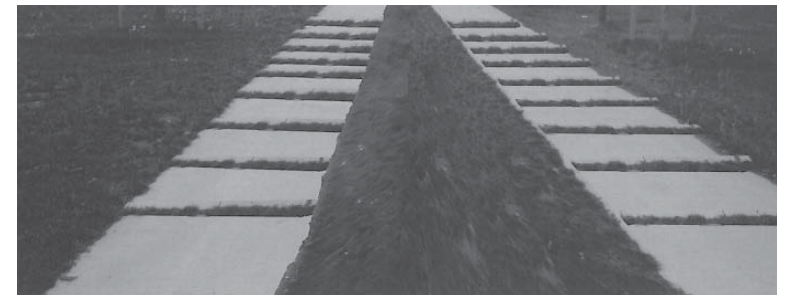
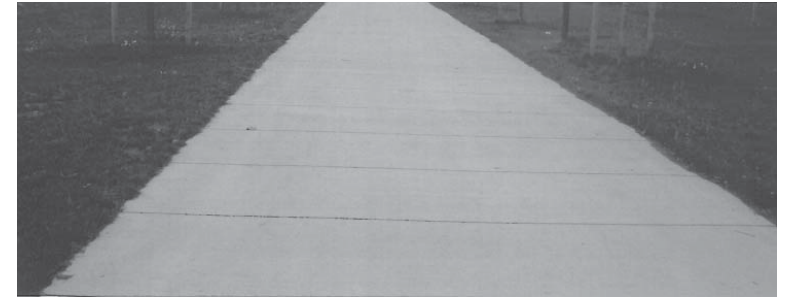
Bij de uitwerking van het profiel voor de nieuwe, aan te leggen fietspaden, stellen we een aantal te respecteren **inrichtingsprincipes** voor.

De inspiratie voor de beeldkwaliteit van het fietspad zijn een aantal trage wegen, uitgevoerd in betonnen staptegels van 60X40, die veelvuldig terug te vinden zijn in het Interfluviumgebied.

Volgende inrichtingsprincipes worden voorgesteld:

- Het fietspad wordt aangelegd met een breedte van 3 m.
- Het fietspad wordt uitgevoerd in beton (goede befetsbaarheid) met zaagsnede per lopende meter.
- In de landelijke omgeving wordt het pad 'vergroend'. Het fietspad behoudt een breedte van 3 m, maar het principe van een karreweg wordt toegepast, waarbij een grasstrook van 1 m tussen de betonpaden wordt voorzien.
- In een stap verder (bv. voor de inrichting van het fietspad in de omgeving van de vaarttaluds) kan de zaagsnede verbreden naar een grasstrip (ongeveer 10 cm breed), waardoor het pad een nog groenere 'look' krijgt.
- Langs het water en op specifieke plekken (bv. aan een hengelplek) kan het fietspad worden verruimd met een 'ponton', al dan niet in combinatie met natuurlijke oevers.
- Bewegwijzering en infopanelen, specifiek geplaatst voor het signaliseren van en informeren over het kanaal (dus niet de knooppuntfietsroutes of andere uitgestippelde routes) worden horizontaal geplaatst, ofwel aangeduid in het pad ofwel verwerkt in de zit- en ligolementen bij de rustplekken.
- Verlichting van de rustplekken, kades of pontons wordt zoveel mogelijk geïntegreerd in de verharding.
- Ballustrades en vangrails langs het kanaal worden uitgevoerd in hout.

Alle nieuwe ingrepen op en langs het jaagpad worden ingericht volgens dezelfde vormtaal zodat ze duidelijk afleesbaar zijn op het terrein en een uniek vocabulaire geven aan het kanaalpark.



Referentiebeelden fietspad en rustplekken

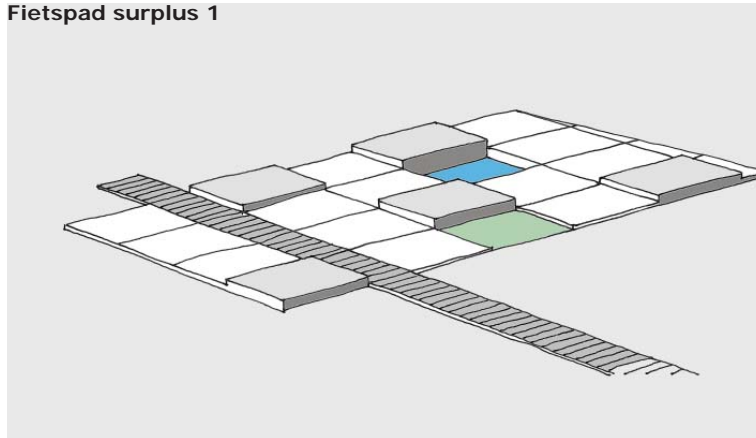


Fietspad 'surplus'

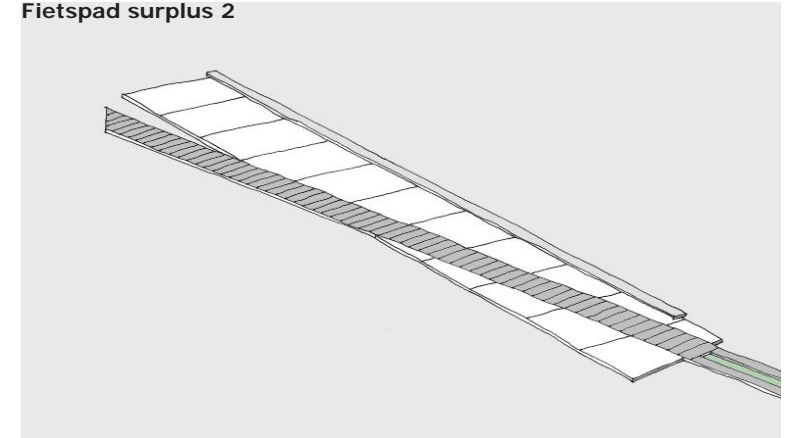
De geïntegreerde visie over het kanaal werkt door tot op de schaal van het pad en de plek. Het is een integrale aanpak van fietsen, rusten, spelen, zitten, picknicken, vissen,... In dit kader stellen we een fietspad 'surplus' voor, waarbij het fietspad zoveel mogelijk wordt gecombineerd met de zitbank, de rustplek, het infopaneel, de speelruimte, de hengelzone,... Hieronder worden 4 **combinaties** geschetst.

1. Het fietspad maakt deel uit van een rustplek opgebouwd als een mozaïek met zitelementen en groen. Het pad verloopt parrallel aan het plein.
2. Het fietspad wordt geïntegreerd in een brede verharde strook voorzien van een lineair overgedimensioneerd zitelement, uitgevoerd in beton. Pad en bank versterken de schaal van het kanaal als een regionaal verbindingselement.
3. Een fietspad ligt los van de rustplek, die wordt ingericht als een picknickplaats met zitbank en speelelementen.
4. Het fietspad wordt verbreed tot een kade voorzien van een info/schuilhut en zitelementen.

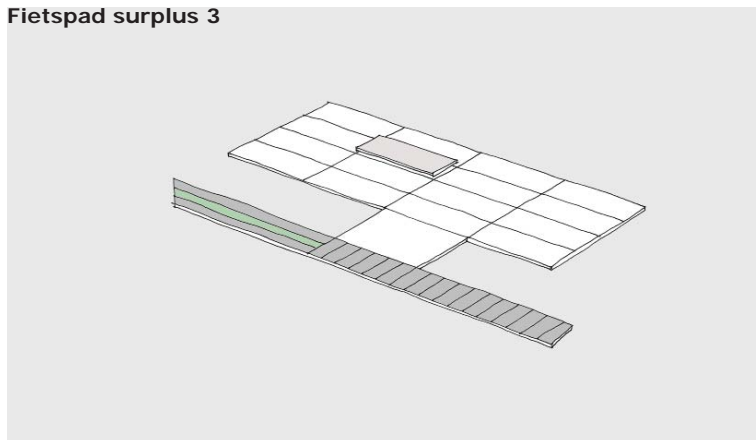
Fietspad surplus 1



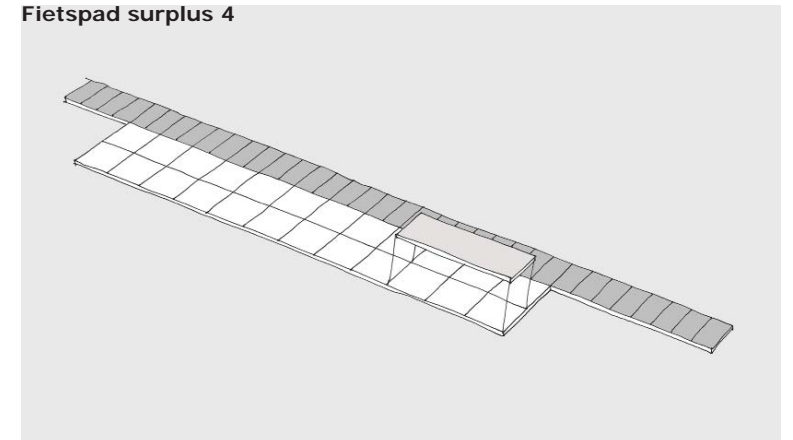
Fietspad surplus 2



Fietspad surplus 3



Fietspad surplus 4



Toepassing inrichtingsprincipes op het fietspad tussen Ringbrug Kortrijk en Transfo Zwevegem

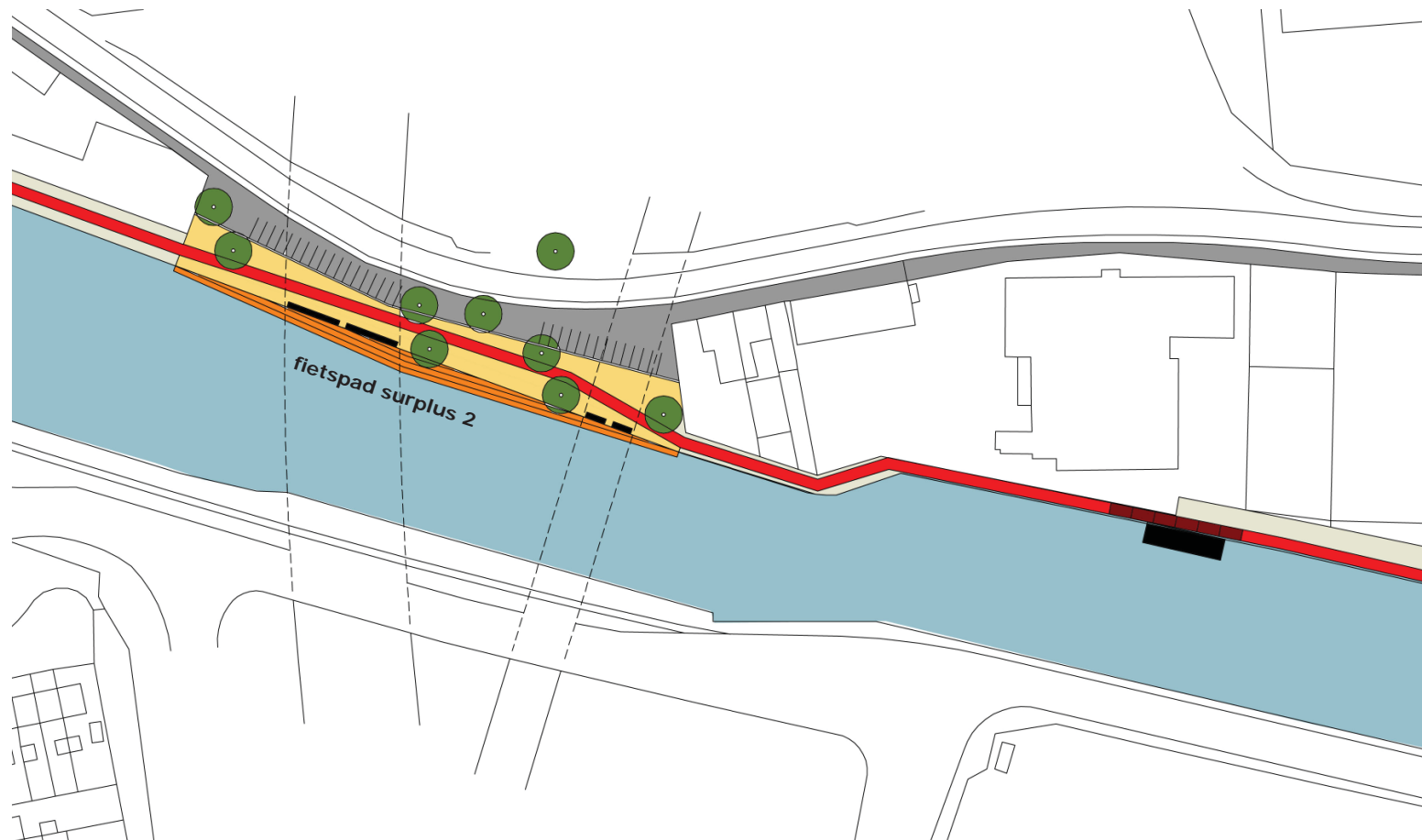
Het recreatieve fietspad tussen de Ringbrug Kortrijk en Transfo Zwevegem is nagenoeg volledig aanwezig op het terrein, maar de kwaliteit ervan is beperkt. Het fietspad passeert een aantal interessante plekken, zoals het nieuwe woonproject Marbra-Lys en de kanaalbossen. De oever heeft hier ook een multifunctioneel gebruik. Er wordt gehengeld onder de Ringbrug van Kortrijk, de Harelbeekse kanoclub heeft een clublokaal bij Stasegembos en er wordt veel gefietst tussen Kortrijk en Stasegem. Een kwalitatieve inrichting van het fietspad is op korte termijn wenselijk. Hieronder worden een aantal voorstellen geschetst voor heraanleg, op basis van de inrichtingsprincipes.

Hengelplaats onder de ringbrug Kortrijk

De ongedefinieerde, kale zone, die nu vooral wordt gebruikt door de hengelaars, wordt ruimtelijk gestructureerd in 3 stroken:

- Een parkeerstrook langs de Stasegemsesteenweg
- Een half-verhard plein waarin het fietspad wordt geïntegreerd
- Een (houten) trappenpartij/ponton langs het water

Het geheel wordt verzacht door een aantal bomen die in los verband tussen de brughoofden worden ingeplant (fietspad surplus 2).

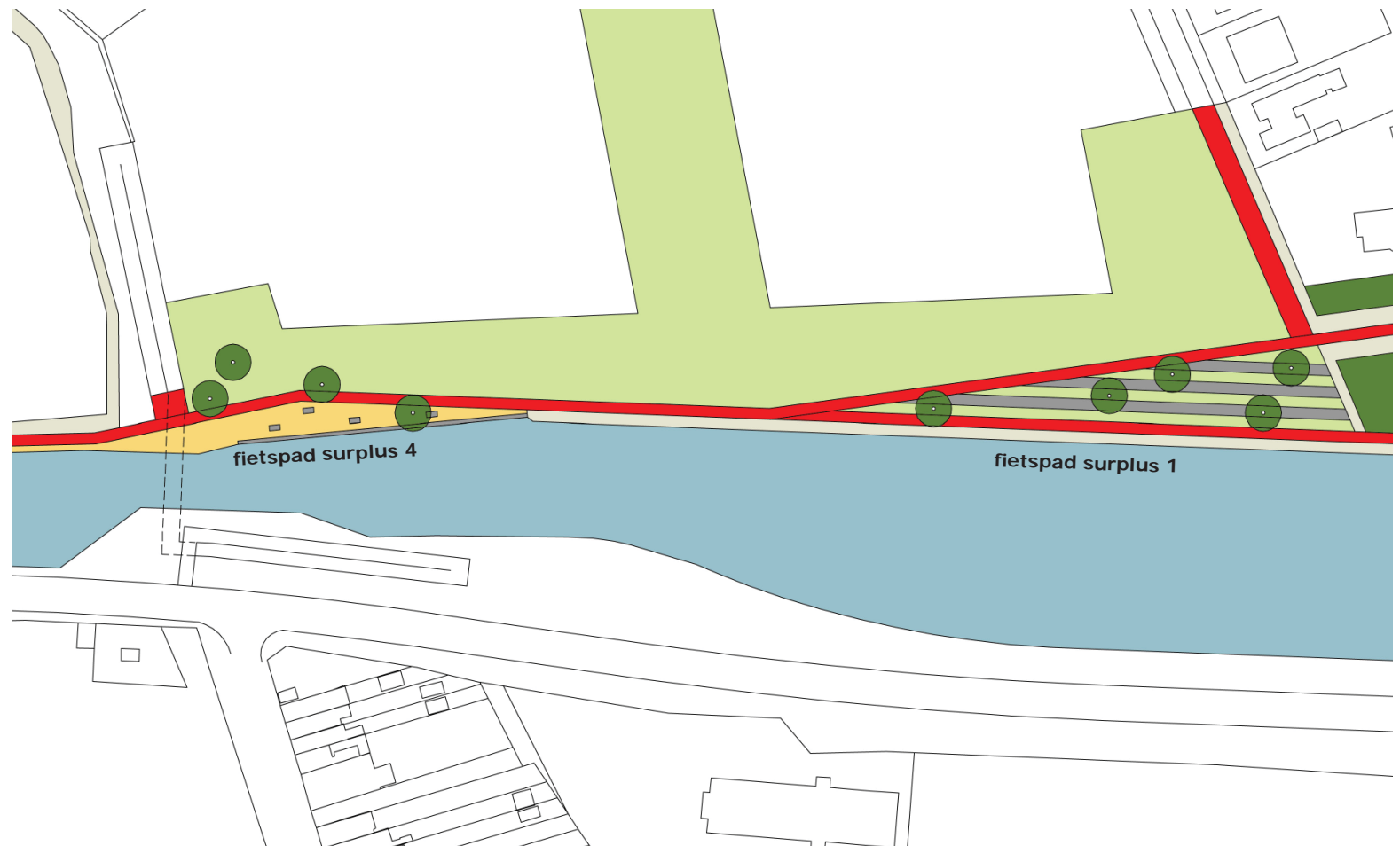


Oever woonproject Marbra-Lys

Na de ontwikkeling van het woonproject blijft nog een ruime strook vrij langs het water. Hier kan een kade worden ingericht. Er kan worden gekozen voor een gelijkvormige inrichting over de volledige lengte. Dit is mogelijk, maar in deze studie worden twee zones aangeduid, op basis van de eigenheid van de plek.

- Zone 1 is een half-verharde strook in de buurt van de Beneluxbrug (fietsbrug) waarop een aantal picknicktafels worden geplaatst (fietspad surplus 4). Dit is de plaats waar recreanten even kunnen verpozen.

- Zone 2 is de driehoek die wordt gevormd tussen het pad dat door het Stasegembos loopt en het jaagpad langs het water. Het plein krijgt een semi-stedelijk karakter, waarbij zachte en harde stroken elkaar afwisselen. Het geheel wordt afgewerkt met een aantal bomen (fietspad surplus 3). Hier kunnen de nieuwe bewoners elkaar ontmoeten en genieten van het water.



Rustplek in het Stasegebos

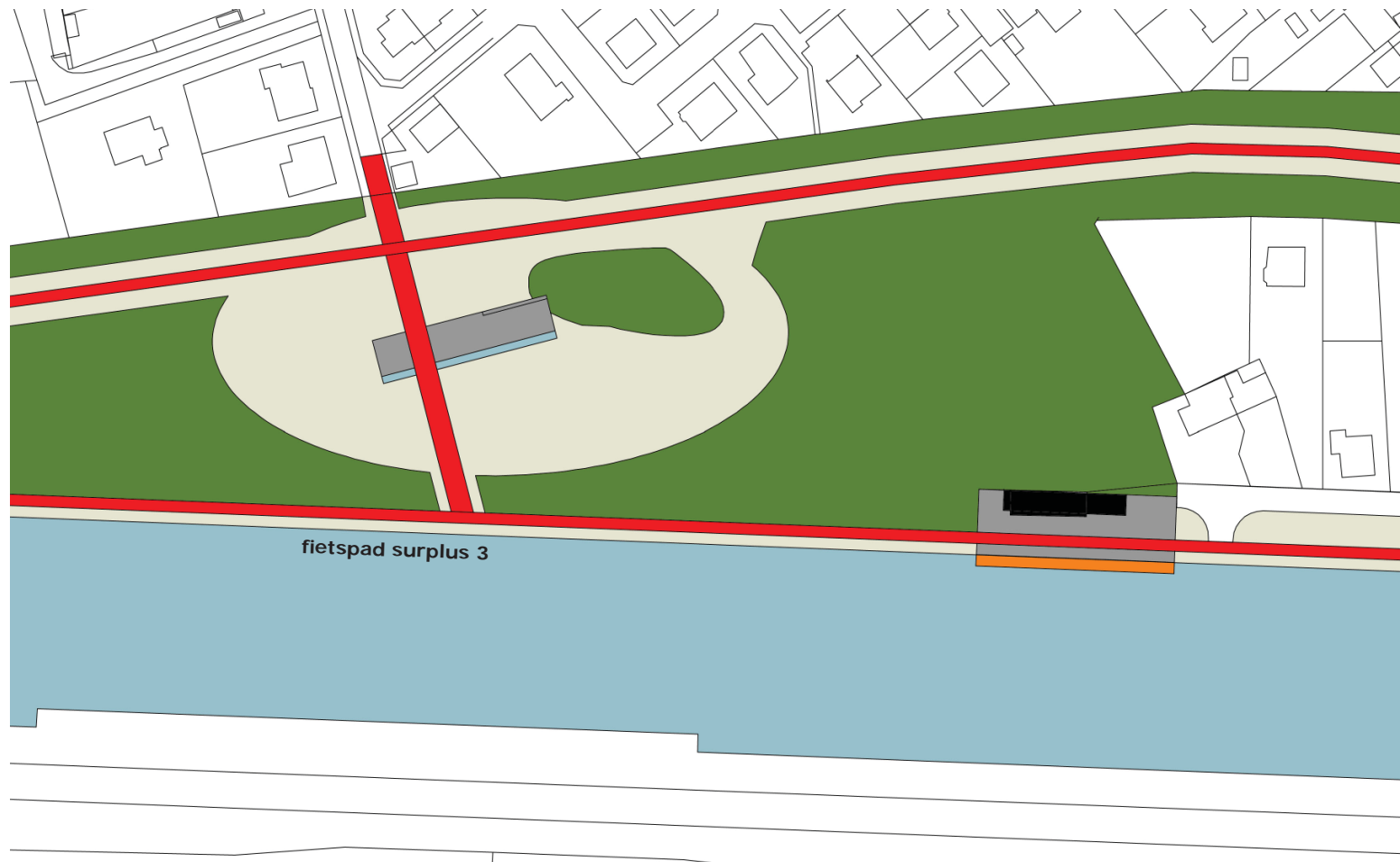
Vandaag kan je op een onverhard pad door Stasegebos wandelen en fietsen. Ongeveer halfweg is een open grasvlakte in het bos. Zowel het pad als de open plek zijn een aangename afwisseling in de vrij harde verstedelijkte kanaalomgeving van Harelbeke.

Langs het water loopt momenteel geen jaagpad. Pas vanaf de kanoclub, die ligt langs een lokale weg, is fietsen weer mogelijk.

In het voorstel worden beide paden verhard, zodat ze comfortabel zijn voor alle gebruikers - ook voor de allerkleinsten en mindervaliden.

De open plek wordt ingericht met een zitbank in combinatie met wat speelelementen voor de kinderen. Een dwarse verbinding koppelt de twee jaagpaden aan elkaar en aan de wijk die grenst aan het bos (fietspad surplus 3).

Aan de kanoclub wordt een aanlegsteiger voorzien, vergelijkbaar met de Brug in Zwevegem.





Nieuwe brug tussen de kanaalbossen en Transfo

Voor de aanleg van de N391 moest een deel van de kanaalbossen verdwijnen. Nu de werken achter de rug zijn, wordt voorgesteld om de restzone opnieuw te beplanten met bomen. Dit zal in de loop van 2011 gebeuren.

Het aarden pad wordt aangelegd als een kwalitatief verhard pad.

De nieuwe brug zal zorgen voor een veel vlottere en directe oversteek over het kanaal naar de Gavers dan de bestaande combinatie van de rotonde (N391) en de sluisbrug.

De oude sluis, die er nu verwaarloosd bij ligt, wordt geïntegreerd in de voet van de nieuwe brug en krijgt hierdoor een nieuwe betekenis.



7.4 Platforms

Naast het fietspad 'surplus' worden langs het kanaal 7 zogenaamde 'platforms' geïntroduceerd.

Waar het fietspad een koppeling zoekt met het water en de oevers hebben de platforms de meervoudige taak om een aantal attracties op de oever, het fietspad en het water meer met elkaar te verknopen. Ze werden dan ook strategisch gekozen en vragen een ruimtelijke ingreep die meer is dan louter de herinrichting van het fietspad. De platforms zijn belangrijk om de relaties met de kanaaldorpen, het hinterland en de stedelijke omgeving te versterken.

De inrichtingsprincipes voor het fietspad en de keuze van materialen blijven zoveel mogelijk van toepassing. Bijkomende elementen kunnen zijn: kunst, grote trappenpartijen, specifieke verlichtingsarmaturen,... Zij laden de platforms op en geven een extra dimensie aan het kanaalpark.

platform 1//nieuwe waterboulevard voor de stad
wijk Venning < kanaal > Sint-Janswijk

platform 2//stadspark langs de Visserskaai
Visserskaai < kanaal > Stasegemsesteenweg

platform 3//multifunctionele dijk tussen Brug en Tranfo
Brug + Tranfo < kanaal

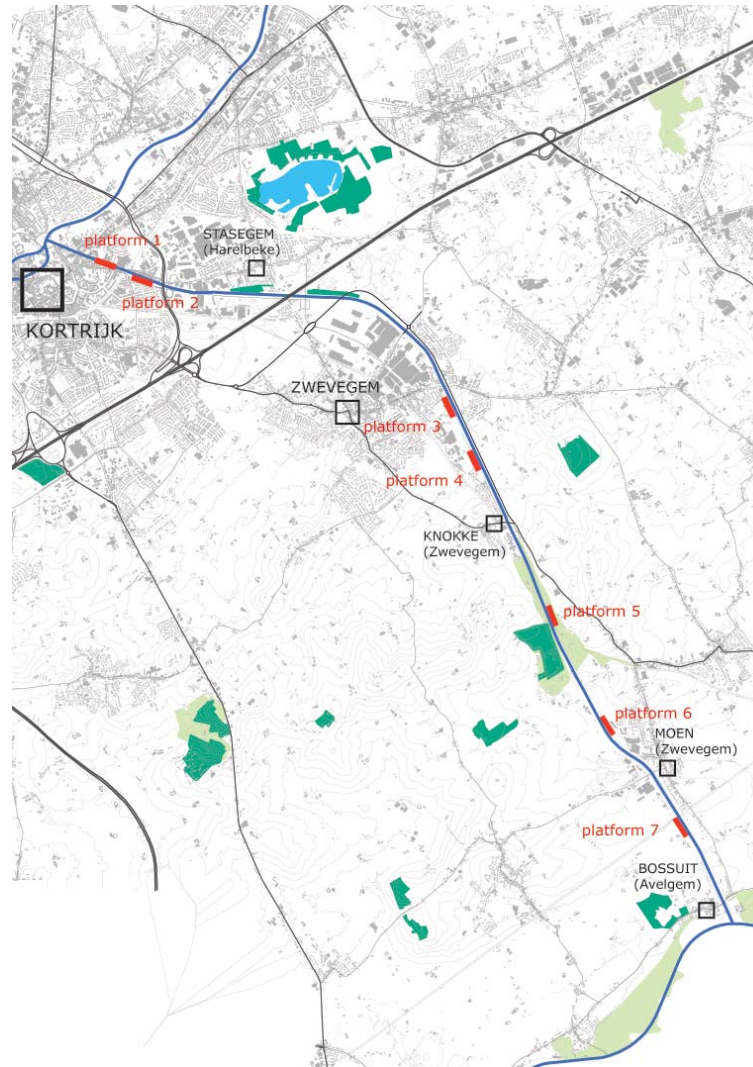
platform 4//nieuwe toegang voor het Lettenhofpark
Knokke < Lettenhof < kanaal

platform 5//rustplek aan de vaarttaluds
kanaal > vaarttaluds > Soutterain

platform 6//rustplek voor Moen
kanaal > Oliebergpark > Moen

platform 7//Eco-oever aan de Poeldries
Poeldries < kanaal

Voor elk platform wordt hieronder een inrichtingsvoorstel gepresenteerd, aan de hand van wensbeelden en referentiefoto's.



Nieuwe waterboulevard voor de stad

Zicht op de Groeningekaai, ter hoogte van de gerenoveerde Steverlynck fabriek (lofts).



Zicht op de Stoopsfabriek van de Groeningekaai.



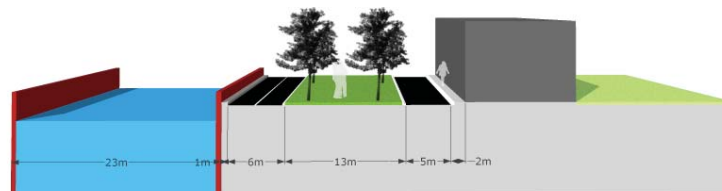
Zicht op de Stoopsfabriek langs de Spinnerijkaai.



Korte termijn: vrijwaren van een reservatiestrook voor een mogelijke verbreding van het kanaal Bossuit-Kortrijk

Lange termijn:

- Timing = onbekend
- Verbreding kanaal tot 32 m heraanleg Spinnerijkaai: beschikbare ruimte van 18 m laat nog steeds een kwaliteitsvolle invulling toe



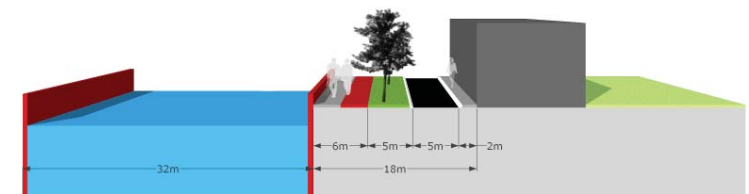
Van de Gentsesteenweg ogen de stedelijke kades veel harder dan de kop aan de Leie (hotspot Leie). De oevers zijn niet groen, maar ingesloten tussen twee kademuren. De twee kades, de Groeningekaai en de Spinnerijkaai zijn ook versteend van kademuur tot gevel.

Het kanaal loopt hier door een gedeelte van Kortrijk met een rijk historisch verleden. Dit is nog te zien aan een aantal waardevolle industriële gebouwen langs de kades. De Steverlynckfabriek en de Stoopsfabriek werden ondertussen omgevormd tot wooncomplexen (lofts). De rest van de bebouwing langs de kades is van een heel andere schaal. De Groeningekaai behoort tot de 19e eeuwse stadsontwikkeling aan de oostelijke rand van de stad Kortrijk, die grotendeels bestaat uit arbeiderswoningen. Vandaag wordt deze buurt bewoond door minder-begoede en vaak allochtone bevolking. Verpaupering van de woningen is hier een probleem. Langs de overzijde gaat het veeleer om een diffuse bebouwing waarbij 19e eeuwse wijk wordt doorspekt met naoorlogse (sociale) woningen en kleinschalige loodsen. Op de hoek van de Gentsesteenweg met de Spinnerijkaai hebben zich een aantal grootschalige kleinhandelszaken gevestigd. Op het einde van de Spinnerijkaai heeft een carting onderdak gevonden in een voormalig bedrijfspand.

Probleemstelling

Momenteel gebeuren investeringen in de omgeving van het kanaal. Dit betekent dat de potenties van water in de stad, ook in Kortrijk, worden gewaardeerd. Maar er is meer nodig om de stedelijke kades aantrekkelijk te maken, het mankeert de kades aan een sterke visie, waarbij dit gedeelte van het kanaal terug een kwalitatief stadsdeel wordt. Daarnaast moet de kanaalomgeving ook ruimtelijk sterker aan het aangrenzende stedelijke weefsel worden verbonden. Het kanaal is in de loop van de tijd gedegradeerd tot een 'achterkant' gebied binnen het stedelijk weefsel. Wie hier niet moet zijn, blijft weg.

Doelstelling:



Platform 1

ombuigen van het 'achterkant'gebied naar een waterboulevard

De opwaardering van de stedelijke kades tot een 'waterboulevard' moet worden gekoppeld aan de herinrichting van de twee kaaien. Bij herinrichting moet rekening worden gehouden met de mogelijke herkalibrering van het kanaal (binnenvaart tot 1.350 ton). Over de verbreding van het kanaal is er voorlopig geen uitspraak van het Vlaamse Gewest (noch voor, noch tegen). Als er ooit een verbreding komt, zal dat zijn aan de kant van de Venning (Spinnerijkaai). In het GRS Kortrijk wordt er rekening gehouden met een reservatiestrook bij nieuwe ontwikkelingen langs de Spinnerijkaai (50 m te rekenen vanaf de kaai muur van Groeningekaai). Het is wenselijk dat een strategie wordt uitgezet voor een zinvolle inrichting van de reservatiestrook. Er wordt voorgesteld om twee verschillende strategieën toe te passen.

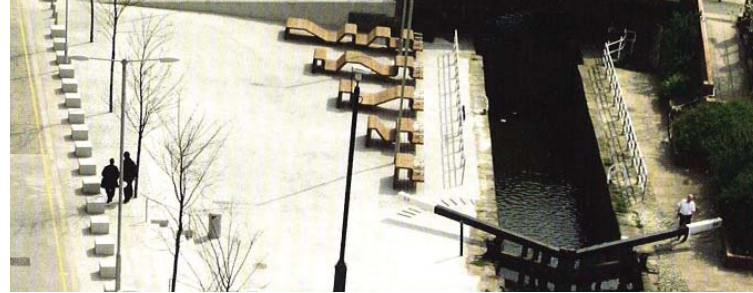
Op de zuidelijke oever, waar vooral rijwoningen te vinden zijn, wordt voorgesteld om de smalle kaai in te richten als een erfgebied, waarbij het openbaar domein via een nieuw inrichting van kade tot gevel wordt aangepakt. Op een aantal strategische plekken, bv. ter hoogte van de Steverlynckfabriek en het pompstation, worden de kademuuren doorbroken en worden kleine trappenpartijen naar het water voorzien.

Op de noordelijke oever (Spinnerijkaai), gekenmerkt door grootschalige gebouwen, wordt een andere aanpak voorgesteld. De permanente onvoltooidheid van de kanaalverbreding maakt het vastleggen van een nieuwe rooilijn (50 m van gevel tot kademuur) langs de noordzijde noodzakelijk. Deze nieuwe rooilijn komt nagenoeg overeen met de voorbouwlijn van de Stoopsfabriek, het meest dominante gebouw op de noordzijde. De heraanleg richt zich dan ook naar deze site. In de lijn met het algemene ontwikkelingsconcept voor de zuidelijke oever kan hier een wandel- en fietsboulevard (een overmaats platform)

Huidige toestand.



Leiedal, maart 2011



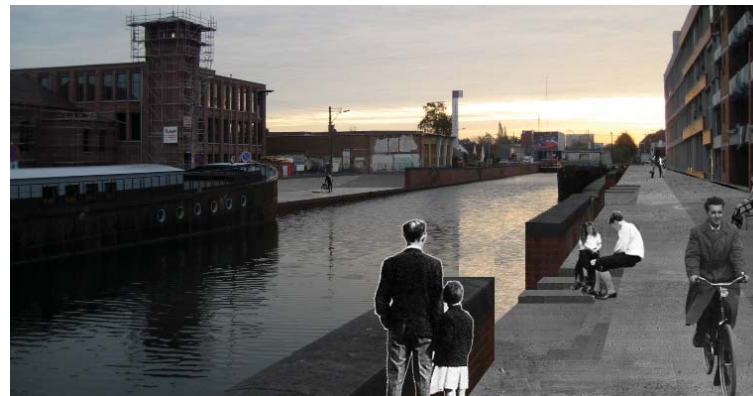
Referentiefoto: het hellend vlak naar het water wordt ingericht met speelse zitelementen.

worden uitgewerkt waar geen onderscheid wordt gemaakt tussen de verschillende verkeersmodi, maar een uniform 'erf' wordt gecreëerd.

Tussen de Sint-Janswijk en Venning kan aanvullend een nieuwe fiets- en wandelbrug worden gebouwd ter vervanging van de oude oncomfortabele fiets- en wandelbrug onder de spoorweg. Op deze manier worden beide kaaien met elkaar verbonden en ontstaat de mogelijkheid om de wijk Venning uit haar ruimtelijk isolement te halen.

Een herinrichting op korte termijn is zinvol. Zonder ingrepen in het publieke domein, blijft het gebied er verpauperd bijliggen. Wil men de recreant (wandelaars, fietsers, skeelers) 'op een aangename manier' ook de weg naar de kop van kanaal laten vinden, dan is deze heraanleg geen luxe, maar een noodzaak. De heraanleg moet zodanig worden ontworpen dat het een kwalitatieve publieke ruimte wordt, ook na de mogelijke verbredingswerken van het kanaal.

Fotosimulatie van het wensbeeld (inrichtingsvoorstel).



Referentiefoto: Diksmuidekaai, heraangelegd in het kader van de Leiewerken in Kortrijk met een wandel- en fietsboulevard langs het water.



Zicht op het grasstrook en het fietspad langs het kanaal. De strook is geliefd bij vissers.



Het oude seinhuis van de sluis biedt de mogelijkheid als nieuw clubhuis voor de kortrijkse kajak- en kanoclub.



De Visserskaai is ingericht met een zeer breed profiel met een parkeerstrook langs weerszijden van de weg. De parkeerstrook langs de groenstrook wordt nagenoeg niet gebruikt.



Stadspark langs de Visserkaai

Tussen de spoorwegbrug en de R8 wordt de zuidelijke oever gekenmerkt door een voorstedelijk karakter. Het kanaal sluit hier aan op een suburbane woonwijk. Jammer genoeg werd nooit een echte ruimtelijke relatie gemaakt tussen beide structuren. Integendeel, een groenstrook buffert het kanaal visueel van de woonwijk. Op z'n beurt scheidt de weg het wonen functioneel van het water. Nochtans loopt het kanaal hier in een vrij rustige omgeving. Want alhoewel het kanaal hier al op z'n volledige breedte is, komt het vrachtvervoer op het water nooit tot hier. Het is een geliefde plek voor vissers. Daar waar het kanaal versmalt staat nog het vroegere sluiswachtershuisje van de stedelijke sluisen. Het huis werd recent ingericht tot het nieuwe clubhuis voor de kortrijkse kajak- en kanoclub. De site werd aangevuld met een houten loods voor het stapelen van de boten.

Probleemstelling

Woonwijk en kanaal vormen hier twee aparte structuren, die naast elkaar bestaan, maar geen interactie aangaan. Er is voldoende ruimte om hier een kwalitatieve oever in te richten die zich opent naar de stad. In dit geheel kan een volwaardig fietspad worden geïntegreerd.

Doelstelling:



De Kortrijkse kajakclub vond recent een nieuw onderkomen langs het kanaal t.h.v. het seinhuisje. In de houten loodsen worden de kajaks gestapeld.

Platform 2

aanleggen van een nieuwe stadspark langs de Visserkaai

Wanneer de breedte van waterlijn tot voorbouwlijn van de woningen op de Visserskaai wordt heringedeeld, met een smaller profiel voor de weg, ontstaat een groene parkstrook die kan worden ingericht als een nieuw stadspark.

Door één parkeerstrook op te geven en het kanaal niet te bufferen met een groene massa, maar de bomen verspreid over de grasstrook aan te planten, wordt een visuele relatie met de woonwijk gecreëerd.

De natuurlijke oevers worden aangevuld met (houten) pontons en speelse zit- en ligelementen waar gezinnen en vrienden in de zomer kunnen picknicken. Op korte termijn wordt onderzocht of er nog behoefte/ruimte is voor bijkomende waterrecreatie. Hierbij wordt o.a. gedacht aan een mogelijke locatie voor een roeiclub (met de nodige opslagruimte).

Ter hoogte van de kanoclub wordt een volwaardige aanlegsteiger gebouwd. De steiger wordt overmaats aangelegd, zodat de plek ook kan worden gebruikt door de vissers of andere waterrecreanten. Voorzieningen, zoals een buitendouche en fietsstallingen, vullen het geheel van clubhuis, loods en steiger aan.

Huidige toestand.



Referentiefoto: een multifunctioneel zitelement kan dienen als picknicktafel, rustplek, ...



Referentiefoto: de houten pontons langs de oever kunnen worden ingezet in kader van een cultureel evenement langs het kanaal, ... zoals 'muziek op het water'.

Fotosimulatie van het wensbeeld (inrichtingsvoorstel).



Ter hoogte van het oude seinhuisje werd het nieuwe clubhuis van de Kortrijkse kanoclub gerealiseerd. De groene strook langs de Visserskaai wordt verbreed tot een volwaardige stedelijke parkstrook.

Zicht op de smalle grasstrook en het fietspad langs het kanaal t.h.v. Transfo.



Naast Transfo ligt de Brug. In één van de loodsen heeft de Zwevegemse kano- en kajakclub onderdak gevonden. Op geregelde tijdstip vinden er nationale en internationale roeiwedstrijden plaats.



Het oude bezinkingsbassins en de pijpleidingen van Transfo werden ingeschakeld in een avonturenparcours. Het reservoir wordt door een muur van de rest van de Transfosite afgesloten.



Multifunctionele dijk tussen Brug en Transfo

De omgeving van de Brug en Transfo is één van de drukst bezochte plekken langs het kanaal.

In het ontmoetingscentrum 'de Brug' is ondermeer de Zwevegemse kano- en kajakclub Sobeka gevestigd. Het hoogtepunt van de werking van een kano/kajakclub is het organiseren van een jaarlijkse regatta. Zwevegem heeft daar een heel rijke traditie in. Heel wat Europese ploegen zakken die dag af naar Zwevegem. De brede grasstrook tussen de ommuring van de Brug en het water is dan meer dan nodig om de organisatie vlot te laten verlopen. Ook de trappenpartij en de aanlegsteiger zijn niet alleen voor de watersport belangrijk; het is ook een mooie publieke ruimte waar het aangenaam vertoeven is.

Iets verder, ter hoogte van Transfo is de oever op z'n smalst. Nochtans is het de bedoeling om hier de verknoping van het kanaal met Transfo en met de verlaten spoorwegbedding te maken. Op die manier krijgt de site de meeste optimale uitgangspositie om als toeristisch recreatief onthaalpunt voor de kanaalomgeving (verknoping aan toeristisch, recreatief netwerk dat het kanaal en de spoorbedding als potentiële dragers heeft) te kunnen functioneren.

Probleemstelling

De huidige plannen van vzw Transfo beogen nog steeds een toeristisch recreatieve ontwikkeling van de site die aanknoopt bij de potenties van het kanaal Bossuit-Kortrijk.

Ruimtelijk is het echter geen evidentie om het kanaal aan Transfo te koppelen. Ter hoogte van de site ligt het kanaal een aantal meter boven het maaiveld. Een eenvoudige aansluiting tussen beide structuren is dus niet mogelijk.

Bij de heraanleg van het fietspad zou van de gelegenheid gebruik kunnen worden gemaakt om het complex van de Brug en Transfo sterker aan elkaar te linken. Op die manier ontstaat een multifunctioneel ontmoetingsgebied, waarbij de activiteiten van Transfo inspelen op de mogelijkheden van de Brug en omgekeerd kan de Brug haar activiteiten (zoals waterrecreatie) uitbreiden tot aan de nieuwe infrastructuur van Transfo. Deze samenwerking zou een stevige basis leggen voor de uitbouw van een activiteitenpool (hotspot) langs het kanaal met een regionale uitstraling.

Platform 3

Doelstelling:
uitbouwen van de Brug en Transfo tot een twee-eenheid door de aanleg van een volwaardige dijk.

In de workshop over Transfo, georganiseerd door Leiedal i.s.m. OSA KU Leuven in 2003, werd reeds het belang van de volwaardige dijk geschetst. Door het bestaande jaagpad (fietspad + grasstrook) maximaal te gebruiken en uit te breiden met trappenpartij tot bij het water wordt een nieuw waterfront gecreëerd. De aansluiting van de dijk met de lager gelegen Transfosite gebeurt met een breed fiets- en wandelpad dat geleidelijk en zacht het niveauverschil overbrugt. Er wordt gesuggereerd om de bestaande bassins (bv. als zwembassins) te integreren in een nieuwe brede dijk van water tot Transfo. De nieuwe dijkfiguur wordt doorgetrokken naar 'de Brug' waardoor een ruim platform ontstaat waarin de oude bakstenen muur van de Brug als verticaal element wordt geïntegreerd.

Binnen dit geheel kan kunst (zie referentiefoto's), als kers op de taart worden ingezet, om het belang van de site extra in de verf te zetten.



Referentiefoto - kunstparcours estuaire Nantes - Saint Nazaire 2007-2009-2012: kunst inzetten om het belang van het platform te accentueren, ook 's avonds.

Huidige toestand.

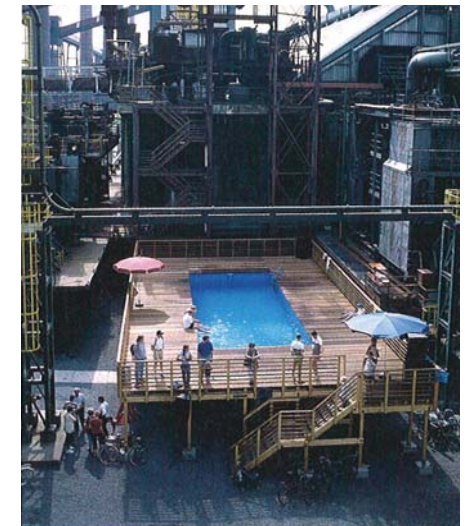


Leiedal, maart 2011

Fotosimulatie van het wensbeeld (inrichtingsvoorstel).



Referentiefoto's: tijdelijke zwembadconstructie - Emscher Landschaftspark.



Zicht vanop het jaagpad naar Transfo toe. Op dit rechte stuk oogt het pad saai.



Vanop het jaagpad kan je via een vrij steile helling naar het Lettenhofpark rijden.



Ter hoogte van het aanknopingspunt is het Banhoutbos, gelegen aan de overkant van het kanaal, goed zichtbaar.



Nieuwe toegang voor het Lettenhofpark

Het Lettenhofpark bij Knokke is een structurerend element in de omgeving van het kanaal. Het grenst bovendien aan het oude spoorwegtracé. Deze groene zone biedt nog heel wat potenties. De oppervlakte is voldoende om het gebied uit te bouwen tot een recreatief park, dat een aantal activiteiten kan opvangen die nu verkeerdelijk plaatsvinden in het Orveytbos. Om dit te realiseren moet niet alleen het park in functie van sport en spel worden (her)ingericht; er moet ook worden gewerkt aan de toegang tot het park. In deze opzet speelt de link met het kanaal een grote rol.

Probleemstelling

Momenteel is het contact tussen Lettenhofpark en kanaal nagenoeg onbestaand. Een recreant is zo het enige wegje dat aansluit op het oude spoorwegtracé voorbij gefietst.

Dit is niet alleen ten nadele van het Lettenhofpark maar ook voor Knokke is dit jammer. Knokke zou kunnen profiteren van de regionale toeristische verbinding die het kanaal is, maar door de gebrekkige aansluiting wordt het dorp nagenoeg niet bezocht door recreanten.

Platform 4

Doelstelling: kanaal, park en dorp verknopen

Om de link tussen kanaal en Lettenhofpark te articuleren wordt voorgesteld om een platform aan te leggen met een dubbele functie: de koppeling met het park markeren op het jaagpad en het niveauverschil tussen kanaal en spoorwegtracé opvangen.

Als daarenboven ook de saaiheid van het jaagpad wordt doorbroken zal dit platform een welgekomen rust- en stopplaats worden langs het kanaal, als voorbode van de hotspot Transfo. De trappenpartij naar het kanaal kan als zitbank worden gebruikt en het platform kan een verrassende verzameling worden van horizontale elementen en verticale objecten die het jaagpad plaatselijk accentueren,... . De klemtoon kan worden gelegd op het bieden van een breder perspectief op het kanaal. Door bv. een platform uit te bouwen over het water wordt Transfo beter zichtbaar en wordt het uitzicht op het Banhoutbos, gelegen op de andere oever, geaccentueerd.

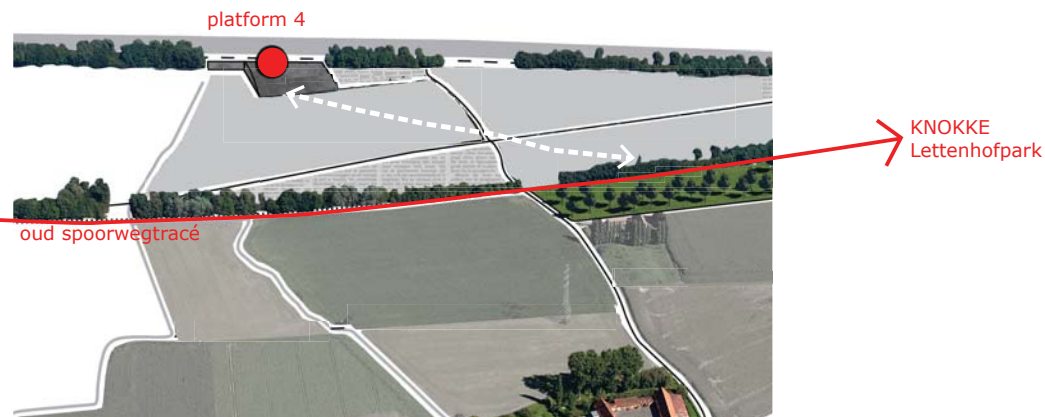
Om het platform en de verbinding tussen het kanaal en het park te realiseren is verder onderzoek nodig.



Referentiefoto: een brede trappenpartij begeleidt de recreant vanuit het Lettenhofpark naar het kanaal.



Referentiefoto - houten ponton Gent: eens op het jaagpad, kan de recreant genieten van het uitzicht op Banhoutbos vanop een houten ponton over het kanaal.



Referentiefoto: verticale objecten, zoals deze houten scheidsrechterstoel, kunnen een speels accent geven aan het platform.

Rustplek aan de Vaarttaluds

Zicht op de bestaande rustplek t.h.v. Souterrain.



Vanuit de Souterrain verbindt een trap de Sluislaan met het pad op de kanaaloever. Een infopaneel van natuurpunt wijst de recreant op de natuurlijke en ecologische waarde van de vaarttaluds.



Momenteel is de rustplek verhard met steenslag. De solitaire boom smukt de vrij banale plek op.



De vaarttaluds vormen samen met het Orveytbos het waardevolste stuk natuur langs het kanaal en misschien wel in gans het Interfluviumlandschap. Het habitat- en VEN-gebied heeft deze kwaliteiten te danken aan specifieke geografische omstandigheden waarbij het heuvellandschap werd uitgegraven voor de verbreding van het kanaal waardoor een unieke biotoop tot stand kwam.

Deze vaarttaluds kan je bekijken vanop de hogergelegen kanaaloever. De manier waarop de recreant dit natuurgebied bereikt, is niet altijd evident. Een plek van waaruit de vaarttaluds kunnen bezocht worden is de Souterrain. Hier kunnen auto's en fietsen parkeren en kan de bezoeker de trap naar beneden nemen. Bovenaan de trap krijg je via het infopaneel een woordje toelichting over de natuurwaarden van het gebied.

Probleemstelling

De ontvangstplek aan de Souterrain is banaal ingericht: een boom, wat kiezelverharding naast de weg en een hek waartegen een fiets kan worden geplaatst.

Wanneer je als fietser de vaarttaluds bezoekt vanuit de Sluislaan, moet je eerst het snel rijdende sluis- en vrachtverkeer trotseren op de Sluislaan. De meeste fietsers vind je dan ook onderaan de berm, rijdend op het jaagpad, weg van het zware verkeer.

Als wandelaar, komende van de 'Oude Statie' van Moen en na een wandeling door het natuurgebiedje op het oude spoorwegtracé, is de Souterrain een ideale rustplek vooraleer je de trap afdaat naar de vaarttaluds. Toch vind je hier niet meer dan een schaduwplekje onder de boom. Er is in de buurt ook geen enkel plaats waar je een breed uitzicht krijgt over de vaarttaluds en het Orveytbos.

Ook het infopaneel staat wat ongelukkig, weinig zichtbaar vanop de weg en wat weggestopt in het groen. De trap is smal met hoge treden; dit garandeert geen vlotte en veilige afdaling voor iedereen.

Platform 5

Doelstelling: inrichten van volwaardig rustpunt aan de Vaarttaluds

De inrichting van een rust- en stopplaats Souterrain maakt deel uit van de optie om de Sluislaan ter hoogte van de Vaarttaluds vrij te maken van gemotoriseerd verkeer. Deze optie kadert binnen de visie om in het habitatgebied natuur en zachte recreatie te laten primeren op elke andere functie.

Binnen het recreatieve netwerk is het zinvol om ter hoogte van de Souterrain een volwaardige rust- en stopplaats uit te bouwen. Op z'n minst kunnen fietsers hier halt houden en kunnen wandelaars er eventjes tot rust komen. Zitmeubilair is dus meer dan welkom. Ook het infopaneel kan beter worden geïntegreerd in het geheel. Als van hieruit natuurwandelingen worden georganiseerd moeten groepen op deze plek kunnen verzamelen. Er wordt ook een pleidooi gehouden om de trap gebruiksvriendelijker in te richten.

In deze heraanleg wordt de solitaire boom behouden. De boom werkt immers als baken komende vanuit de beide richtingen van de Sluislaan.

Om de recreant maximaal te laten genieten van deze prachtige natuur wordt de rustplek gekoppeld aan de smalspoorbrug over het kanaal. De brug biedt een mooie vista op de vaarttaluds. Bovendien geeft het een nieuwe betekenis aan dit historisch relict. Aangezien de brug heel smal is, moet de passage van autoverkeer worden verboden.



Foto's: smalspoorbrug over kanaal - zicht vanop de smalspoorbrug op de vaarttaluds.

Het inrichten van een volwaardige rust- en stopplaats aan de Souterrain kan een eerste stap zijn om de Sluislaan autoluw te maken (enkel plaatselijk verkeer en landbouwvoertuigen), waarbij de verharde uitwijkstroken worden verwijderd en de asfaltweg op sommige plaatsen wordt uitgekloofd en vervangen door verharding die makkelijker oversteekbaar is voor kleine dieren en amfibieën.

Huidige toestand.



Fotosimulatie van het wensbeeld (inrichtingsvoorstel).



Zicht op het formele deel van het Oliebergpark.



De oevers van het kanaal zijn niet overal begroeid met bomen en struiken. Het Oliebergpark biedt hierdoor een venster op het open landschap aan de andere kant van het water.



De Sluislaan snijdt het Oliebergpark af van het kanaal. De enige veilige wandelruimte is de smalle strook tussen de vangrails en de begroeiing op de oever.



Rustplek voor Moen

Grenzend aan het kanaaldorp Moen ligt het Oliebergpark. Het park is ongeveer 5 ha groot en omvat 4 ha speel- en recreatiebos. Het beboste deel ligt verhoogd, waardoor het niet altijd en voor iedereen toegankelijk is.

Ongeveer 1 ha werd gebruikt voor een formeel park dat werd aangelegd naar aanleiding van de millenniumwende in 2000. Bomencirkels vormen de Zwevegemse bevolking. Centraal staat er de symbolische burgemeesterboom die met drie boomcirkels is omringd, die het schepencollege, de gemeenteraad en de burgers voorstellen.

Probleemstelling

Behalve het formele deel is er momenteel weinig binding tussen het dorp, het park en het water. Bovendien snijdt de Sluislaan het Oliebergpark af van het kanaal. Het is een brede asfaltweg met geen infrastructuur of ruimte voor fietsers of wandelaars. Dit zorgt ervoor dat het Oliebergpark veeleer werkt als buffer dan als scharnier tussen het kanaal en Moen.

Nochtans zijn de mogelijkheden aanwezig om de link met het kanaal te versterken. Met het geplande reconversieproject op de Bekaertsite, waarbij het bedrijvencomplex wordt vervangen door een woningbouwproject, ontstaat de kans om het Oliebergpark het knooppunt te maken tussen de nieuwe woningen en het water.

Huidige toestand rustplek aan de dorpsrand van Moen.



Platform 6

Doelstelling:

De link tussen water en dorp versterken

Het doel van het platform bij het Oliebergpark is om de breuk tussen water/park en dorp te doorbreken.

Hierbij wordt gedacht aan drie projecten: namelijk de Sluislaan inrichten als een lokale weg met een kwalitatief fietspad, de kwalitatieve inrichting van de rustplek op de rand van het dorp en het creëren van een aantal doorsteken tussen water en dorpscentrum.

De Sluislaan samen met de groenstrook langs het water t.h.v. het Oliebergpark zijn voldoende breed om een nieuw wegprofiel aan te leggen met een voldoende breed dubbel fietspad (min. 2,75 m), zonder het wegverkeer te hinderen (min. 5,5 m). Het fietspad kan worden doorgetrokken over dezelfde breedte, binnen de groenstrook, langs de Oeverlaan, waardoor ook de oostelijke kanaaloever van Bossuit tot Moen fietsvriendelijk wordt.

De bestaande rustplek wordt omgevormd tot een kwalitatieve inrichting van een 'fietspad surplus', waar het aangenaam vertoeven is.

De link tussen water en dorp kan worden gerealiseerd op drie plekken:

- In het verlengde van het Oliebergpark
- De doortrekking van de nieuwe wegenis van het nieuwe woningbouwproject op de Bekaertsite
- Door de tip van het Oliebergpark in te richten als een pleintje/park en een doorzicht te creëren naar het water

Deze plekken zijn zowel belangrijk voor Moen, als een ontmoetingsplek voor de bewoners, maar hebben ook nut voor de recreanten die hier even halt kunnen houden.

De oevers van het kanaal zijn t.h.v. Moen grotendeels gesloten door struiken en bomen. Op zich is dit een goeie keuze. Op die manier wordt de IMOG-site gebufferd. Dit visuele scherm blijft zoveel mogelijk behouden binnen het concept voor de herinrichting van de kanaaloever in Moen.

Huidige toestand.



Fotosimulatie van het wensbeeld (inrichtingsvoorstel).



*Zicht op het fietspad t.h.v. de Poeldries.
Groenaanplantingen sluiten de zichtas af
tussen het kanaal van het achterliggende open
Scheldelandschap.*



*Fietsen langs de Oude kanaalarm in de omgeving
van Bossuit.*



*Bomenrijen typeren het fietspad in de omgeving
van de Poeldries. Ze versterken de as van het
kanaal in het open landschap van de Schelde.*



Eco-oever aan de Poeldries

Aan de Poeldries wordt op korte termijn een paaiplaats voor vissen aangelegd. De betrokken instanties zijn W&Z, het departement LNE (NTMB) en ANB. De paaiplaats wordt in 2011 gerealiseerd. Er is een inrichtingsvoorstel opgemaakt waarbij de vispaaiplaats wordt gecombineerd met de aanleg van een poel. Dit komt de visserijbiologische biotoop zeker ten goede.

In deze studie willen we nog een stap verder gaan en het multi-functionele belang benadrukken: naast de aanleg van een vispaaiplaats kan de plek ook worden ingericht in functie van de recreant, zodat naast landschappelijke en ecologische bezienswaardigheden, zachte recreatie eveneens aanwezig is.

Probleemstelling

Deze plek is specifiek gebonden aan de ruimtelijke context. Er moet onderzocht worden welke de optimale locatie is van de rustplek. Er wordt voorgesteld om het punt te voorzien in de nabijheid van het oude spoorwegtracé. In de geïntegreerde visie wordt een nieuwe brug over het kanaal (op de voormalige Trimarsate) voorgesteld zodat een volwaardige fietsroute ontstaat die het Scheldelandschap langs beide oevers van het kanaal verbindt.

Platform 7

Doelstelling:

Inrichten van rustplek in de nabijheid van een natuurlijke oever

Aan de Poeldries wordt een natuurlijk ingerichte picknick-uitrusting voorzien. Er wordt ondermeer gedacht aan een gemaaid grasveld en een plankier langs de vispaaiplaats.

Deze uitrusting moet voldoen aan de basisprincipes voor het ruimtelijk voorkomen van een platform in een ecologisch waardevolle omgeving. Concreet betekent dit dat de constructie van het plankier, het pad en de rustplek landschappelijk integreerbaar moeten zijn, de vorm kwalitatief en functioneel is en natuurlijke materialen zoals hout als een dominant materiaal wordt gekozen.

Vanuit natuurecologisch oogpunt moet de integrale inrichting van de plek zodanig gebeuren dat de werking van de paaiplaats niet wordt gehinderd door de recreatie in deze omgeving, en visa versa. Om dit te realiseren zal een nauwe samenwerking tussen alle betrokken partijen van groot belang zijn.

De aanleg van dit platform wordt voorzien op de gronden van W&Z. Het is niet de bedoeling om hiervoor agrarisch gebied in te nemen.



Referentiefoto: een natuurlijke afwerking van de kanaaloever met een houten plankier erlangs.



Referentiefoto: een vispaaiplaats gecombineerd met een poel, aangelegd met natuurlijke oevers.

Huidige toestand.



Fotosimulatie van het wensbeeld t.h.v. de nieuwe fietsbrug.



Fotosimulatie van het wensbeeld t.h.v. Poeldries.





7.5 Uitbouwen van een regionale watersportas

Heel wat watersportactiviteiten vinden reeds plaats op en langs het kanaal. Er zijn de kano- en kajakclubs van Kortrijk, Harelbeke en Zwevegem. Heel wat vissers vinden de weg naar het visrijke water. Er wordt gewakeboard in Bossuit en op warme dagen wordt het zwemmen in het kanaal oogluikend toegelaten.

Dat het kanaal een geschikt water is voor vele van deze activiteiten bewijzen de internationale wedstrijden die er plaats vinden, zoals de jaarlijkse regetta aan de Brug van Zwevegem die heel wat Europese clubs naar de site lokt. Ook voor hengelwedstrijden op hoog niveau komt het kanaal in aanmerking. En zelfs meer culturele activiteiten, zoals de jaarlijkse 'Big Jump', worden langs het kanaal georganiseerd.

Dit succes heeft het kanaal te danken aan verschillende aspecten:

- De rechte stukken tussen de sluizen zijn ideaal voor kano- en kajakactiviteiten, meer bepaald het stuk tussen de sluis in Zwevegem en de sluis aan de vaarttaluds.
- Het water van het kanaal maakt deel uit van het waterzuiveringsproces van de Gavers. Hoe dichterbij Kortrijk, hoe beter de kwaliteit van het water is.
- Het kanaal is vlot bereikbaar, vooral in het meer verstedelijkte gebied.
- Het kanaal verbindt de Leievallei met de Scheldevallei, twee belangrijke rivieren binnen het grensoverschrijvende blauw-groen netwerk. Vanuit toeristisch-recreatief oogpunt is dit heel interessant voor de organisatie van boottochten tussen het sterk verstedelijkte noorden en het landelijke zuiden.

De combinatie van deze vier elementen zorgt ervoor dat de vraag voor bijkomende waterrecreatie groeit. Zo is de roeifederatie op zoek naar een goede locatie in West-Vlaanderen en duidt ze prioritair het kanaal Bossuit-Kortrijk aan. Er is ook vraag naar ruimte voor telegeleide bootjes. En waarom kan tijdens de zomerperiode geen plek worden aangeduid waar gecontroleerd mag worden gezwommen?

Vanuit het aanwezige potentieel aan waterrecreatie groeit de overtuiging om voor het kanaal volop de kaart te trekken voor de uitbouw van een regionale watersportas. Deze visie wordt bijvoorbeeld uitdrukkelijk bepleit in het toeristisch beleidsplan van de Provincie.

Dit betekent dat aan de randen ook de nodige accommodatie moet worden voorzien om deze watersportas te ondersteunen, zoals de aanwezigheid van verblijfsaccommodatie. Een belangrijke rol is hierbij weggelegd voor de site Transfo en de Brug in Zwevegem. Aangezien sportieve activiteiten meestal plaatsvinden in de weekends lijkt de combinatie met goederenvaart een haalbare kaart. Wel is sturing en overleg tussen de verschillende clubs belangrijk om te komen tot een geïntegreerde aanpak, waarbij overconsumptie van het water wordt vermeden.

Volgende acties worden op korte termijn gepland:

- De zoektocht naar een locatie voor de roeiclub
- Inrichten van een aantal kwalitatieve hengelplekken
- Integratie van de verschillende wedstrijden en wateractiviteiten binnen het programma van 150 jaar Kanaal

Wensbeeld: open versus gesloten oevers langs het kanaal Bossuit-Kortrijk.



Een relatief brede struiken- en bomzone direct grenzend aan het water zoals in Moen is fraai. Een boomzone over een grotere lengte vormt afgewisseld met open oevers een waardevolle aanvulling voor de natuur langs het kanaal Bossuit-Kortrijk.

7.6 Versterken van de relatie tussen water, oevers en landschap

Er wordt voorgesteld om de kanaaloevers integraal aan te pakken: waar worden de oevers open gehouden en waar moeten ze worden gesloten? Waar moet de relatie met het water worden versterkt? De intimiteit versus het open landschap zal beeldversterkend werken voor het kanaal en de recreatieve attractiviteit vergroten. De benadering gebeurt in eerste instantie vanuit landschappelijk oogpunt, maar moet ook rekening houden met de ecologische functie van het kanaal. Als de ecologische kwaliteit van de oevers kan worden aangepakt om de landschappelijke waarde van het kanaal te vergroten, dan is dit een win-win-situatie voor beide functies van het kanaal.

Op de kaart hiernaast wordt weergegeven waar de bestaande oevers worden geopend en waar de oevers worden verdicht om enerzijds bepaalde zichtassen op het landschap te versterken en anderzijds storende bebouwing of infrastructuur in de kanaalomgeving te bufferen.

De realisatie van deze doelstelling kan door het bijsturen van het bermbeheerplan met een differentiatie naar bermtype:

- Brede grazige bermen als soortenrijk grasland
- Smalle bermen
- (Historisch) beboste bermen met typische bossoorten
- (Recent) aangeplante bermen
- Bermen met voorkomen van kwel (vaarttaluds)
- Bermen met stagnerend water

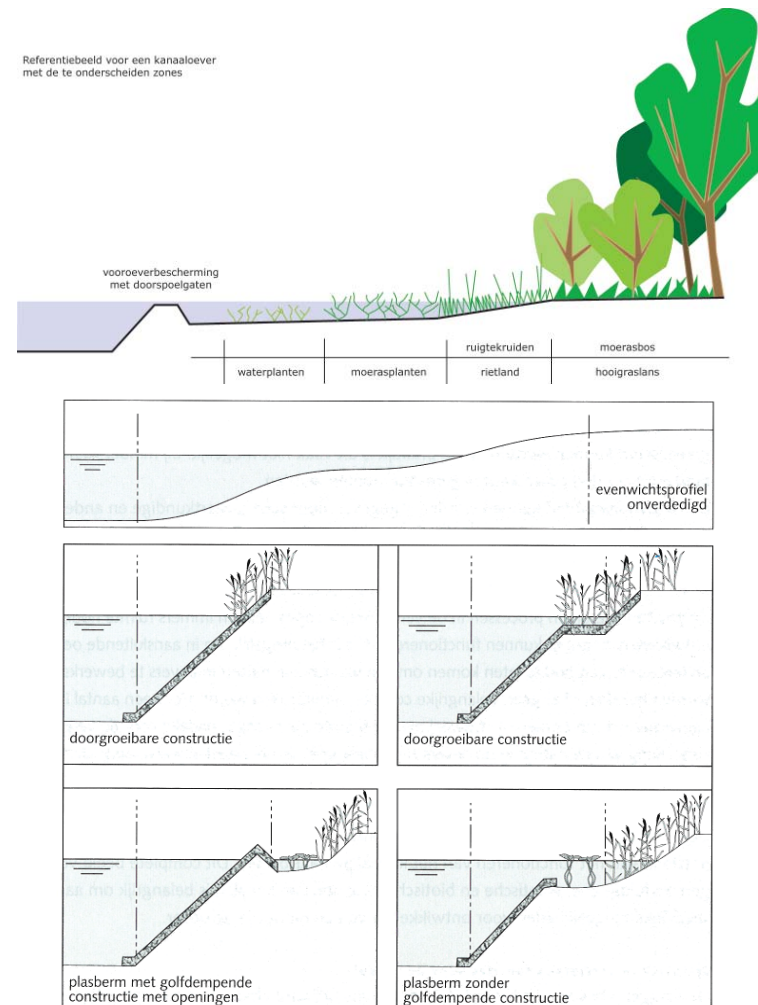
Door aangepast beheer wordt hierbij gestreefd naar de botanisch, ecologisch en landschappelijk meest optimale ontwikkeling.

Tussen Moen en Bossuit worden de bestaande bomenrijen behouden en waar mogelijk aangevuld. Hun taak is dubbel. De dreven zorgen voor een gefilterd en afwisselend uitzicht op het achterliggende Scheldelandschap. Anderzijds accentueren de bomenrijen de vreemde lijn van het kanaal binnen het open Scheldelandschap.

Referentiefoto: natuurlijke oeverinrichting - plasberm langs het kanaal t.h.v. de kanaalbossen Stasegem.

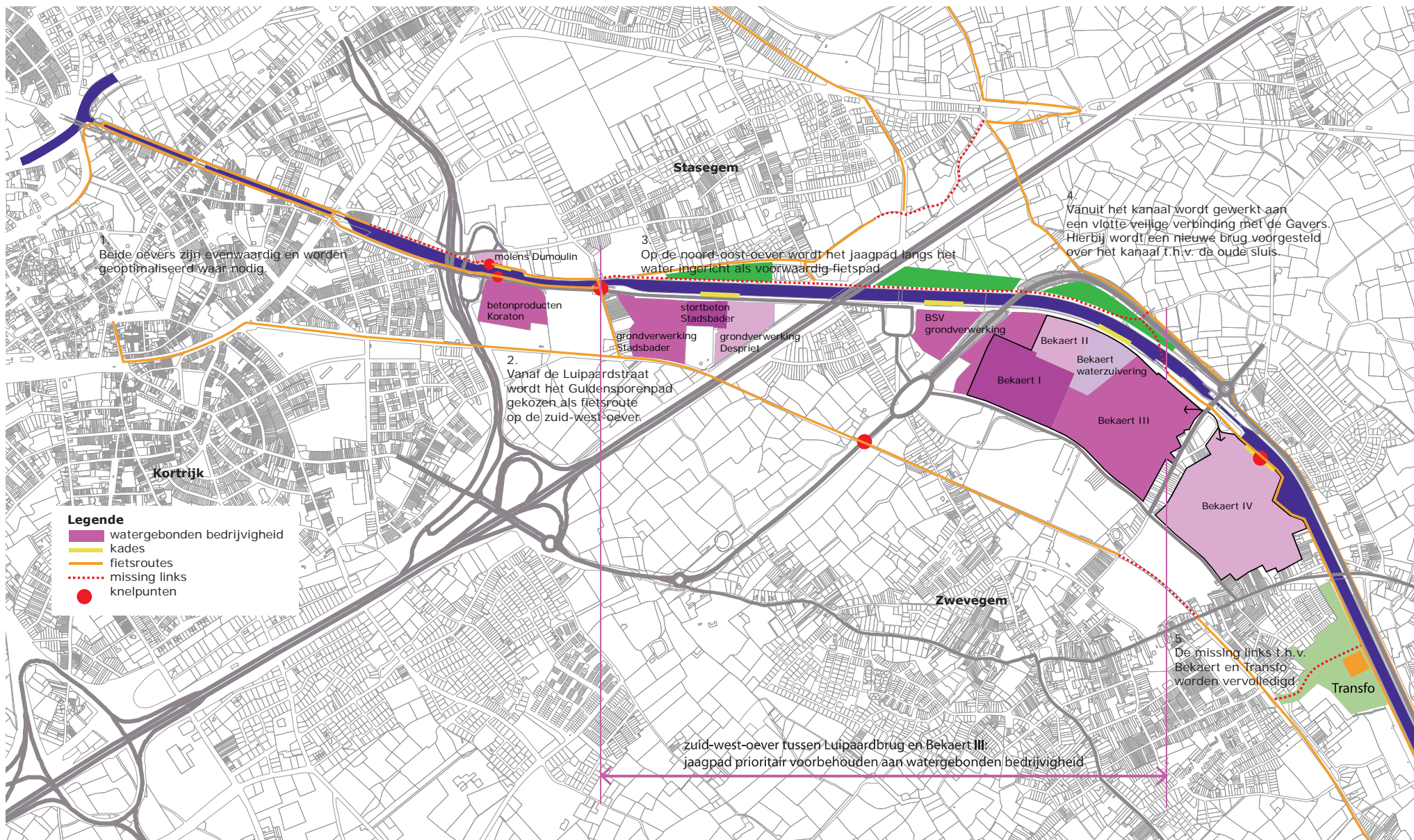


Alhoewel de belasting op de oevers van het kanaal Bossuit-Kortrijk aanvaardbaar zijn, is het toch moeilijk om een stabiele evenwichtssituatie in de oever te bekomen. Hierdoor zijn de oevers langs kanalen veelal vastgelegd. Natuurlijke oevers bestaan niet. Toch is het, voor de ontwikkeling of versterking van de natuur in de oevers, belangrijk om te weten hoe de oevers van het kanaal Bossuit-Kortrijk er in het meest ideale geval uit zouden kunnen zien. Hieronder wordt het streefbeeld van een ecologisch waardevolle kanaalberm weergegeven.



Om vissen en watervogels de gelegenheid te geven om de oeverstrook in te zwemmen worden in de vooroeversverdediging doorspoelgaten of verlagingen aangebracht.

Ecologische oeverinrichting afhankelijk van de beschikbare ruimte.



7.7 Ruimte voor watergebonden bedrijvigheid

Bij de opwaardering van het kanaallichaam mag de klemtoon niet alleen liggen op de opwaardering van het recreatieve pad en de uitbouw van rust- en stopplekken voor fietsers, wandelaars, hengelaars en de bewoners van de kanaaldorpen. In Stasegem concentreren zich ook een aantal bedrijven die zich specifiek langs het kanaal hebben gevestigd. Deze bedrijven dienen ten alle tijde hun watergebonden activiteiten vlot te kunnen uitvoeren.

Voor de bedrijvengzone gelegen op de zuid-west-oever, tussen de Luipaardbrug en de nieuwe brug t.h.v. de oude sluis in Zwevegem, wordt voluit de kaart getrokken van watergebonden bedrijfsactiviteiten. Deze activiteiten krijgen prioriteit en alle mogelijkheden voor het laden en lossen via het water.

Het jaagpad langs de Visserskaai/Kanaalweg wordt ingericht als volwaardig fietspad tot aan de Luipaardbrug. Vanaf de brug kan de recreant zijn route verderzetten op de andere oever. Op de noord-oost-oever wordt het jaagpad langs het water ingericht als volwaardig fietspad. De wissel van oever, richting Transfo, gebeurt met een nieuwe brug t.h.v. de oude sluis in de omgeving van Bekaert III.

Fietsers, wandelaars of skaters kunnen ook kiezen voor het Guldensporenpad dat werd aangelegd op de oude spoorwegverbinding Kortrijk-Avelgem. De bypass wordt opnieuw aan het kanaal gekoppeld met een fietsverbinding over de Transfosite.

Met deze beide opties wordt de confrontatie van recreatie en bedrijvigheid in de omgeving van Stasegem zoveel mogelijk opgelost.

Er resten nog drietal knelpunten, waar de fietsers zich noodzakelijk tussen of in de omgeving van de laad- en losactiviteiten moeten begeven:

- Aan de pompinfrastructuur van de molens Dumoulin
- Bij de aanleg van een nieuwe kade voor het bedrijf Koraton. Het bedrijf wil watertransport voornamelijk gebruiken om grondstoffen aan te voeren. Koraton is gespecialiseerd in het maken van prefab-betonproducten
- T.h.v. de mogelijke nieuwe watergebonden bedrijvigheid die zich kan vestigen op de site Bekaert IV aan de kanaalzijde

Daar waar het fietspad deze laad- en losinfrastructuur kruist, moet een vlotte menging worden bereikt. Met de introductie van de ontwerpfiguur 'portiek' wordt in deze studie getracht een functionele verweving op de drie plaatsen waar te maken. De haalbaarheid van zo'n 'portiek' en de werkbaarheid van de kades moet wel nog in detail worden onderzocht.



Referentiebeeld ontwerpfiguur 'portiek' langs kanaal Roeselare-Leie - landschapsbureau Fris in het landschap-Basta.



Referentiebeeld ontwerpfiguur 'portiek' - expo Kortrijk.

8 Kanaaldorpen

De leefbaarheid van de kanaaldorpen staat onder druk: steeds meer voorzieningen verdwijnen omdat ze economisch niet rendabel zijn; de doortocht van het zware vrachtverkeer zorgt voor verkeersoverlast in de drie dorpen; het woningpatrimonium is verouderd en/of beschikt over weinig comfort. De dorpen hebben hierdoor een beperkte aantrekkingskracht. Er zijn een aantal horecazaken aanwezig in Knokke en in Moen. Voor Bossuit is het bezoekerscentrum in het pompgebouw een belangrijke trekker, maar een functionele binding met het dorp is er nauwelijks.

De ligging aan het water en het landelijk karakter (omringende open groene ruimte) vormen de grootste troeven van de kanaaldorpen. Deze unieke combinatie komt niet alleen de kwaliteit van de woon- en leefomgeving ten goede, maar laat eveneens toe dat er zich nieuwe functies zoals natuur, recreatie, cultuur en toerisme kunnen ontwikkelen.

8.1 Ambitie

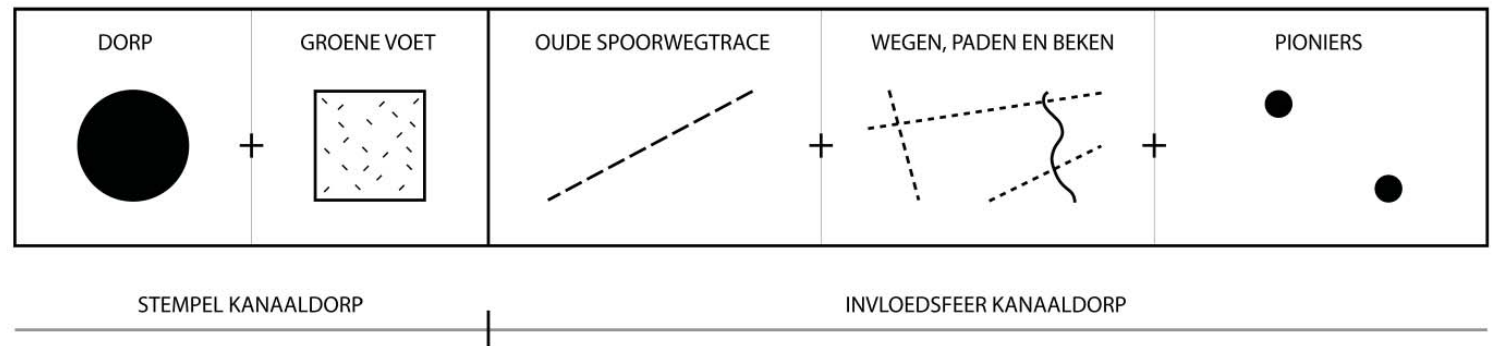
De ambitie voor de kanaaldorpen is om de **landschappelijke inbedding in het kanaalpark te verstevigen**.

Hiervoor wordt een ruimtelijk ontwerpschema voorgesteld waarbij de dorpen worden uitgebreid met een **'groene voet'**. Voor Knokke is dit het Lettenhofpark dat grenst aan de sportterreinen. In Bossuit speelt het kasteelpark hierin een centrale rol en voor Moen is dit het Oliebergpark. Deze groene voeten worden opgeladen met een programma. Voor het Lettenhofpark en het Oliebergpark kan dit op middellange termijn worden gerealiseerd, voor het kasteelpark in Moen, dat nog steeds particulier eigendom is, liggen de kaarten anders. Eens de opportuniteit zich voordoet, kan hier een taak liggen voor de provincie om het kasteelbos te verwerven en publiek toegankelijk te maken. Dorp en groene voet drukken de **stempel** van het 'kanaaldorp'.

De drie groene voeten behoren tot het dorp en tot het landschap, maar een relatie met het kanaal is er vandaag niet. Om dit te realiseren willen we de **invloedssfeer** van de kanaaldorpen verruimen door de dorpen meer in te schakelen in het recreatieve netwerk van het kanaal. Op de schaal van het dorp wordt een wandelroute uitgestippeld. De wandelpaden kunnen met een recreatief programma worden opgeladen, zoals een verhalenparcours, natuurontdekking of een educatieve wandeling. Dit maakt de routes extra aantrekkelijk.



FIGUUR KANAALDORP KNOKKE, MOEN EN BOSSUIT



Om de landschappelijke kwaliteit van de 'groene stempels' te vergroten kan langs de wandelroutes worden ingezet op de opwaardering van het landschap (bv. de aanplant van dreven langs de wandelpaden). Er moet eveneens worden gezorgd dat **het jaagpad langs het kanaal** wordt opgenomen in deze routes. Dit is vooral een uitdaging voor Knokke.

Elk dorp moet zich ook verankeren aan een **oud spoorwegtracé**. Beide tracés zijn immers opgenomen in het regionale fietsroutenetwerk. Wanneer ze vanuit de dorpen op een logische manier bereikbaar zijn, kunnen de dorpen fungeren als knooppunt op één of meerdere fietsroutes. Vooral in Bossuit is deze link zwak.

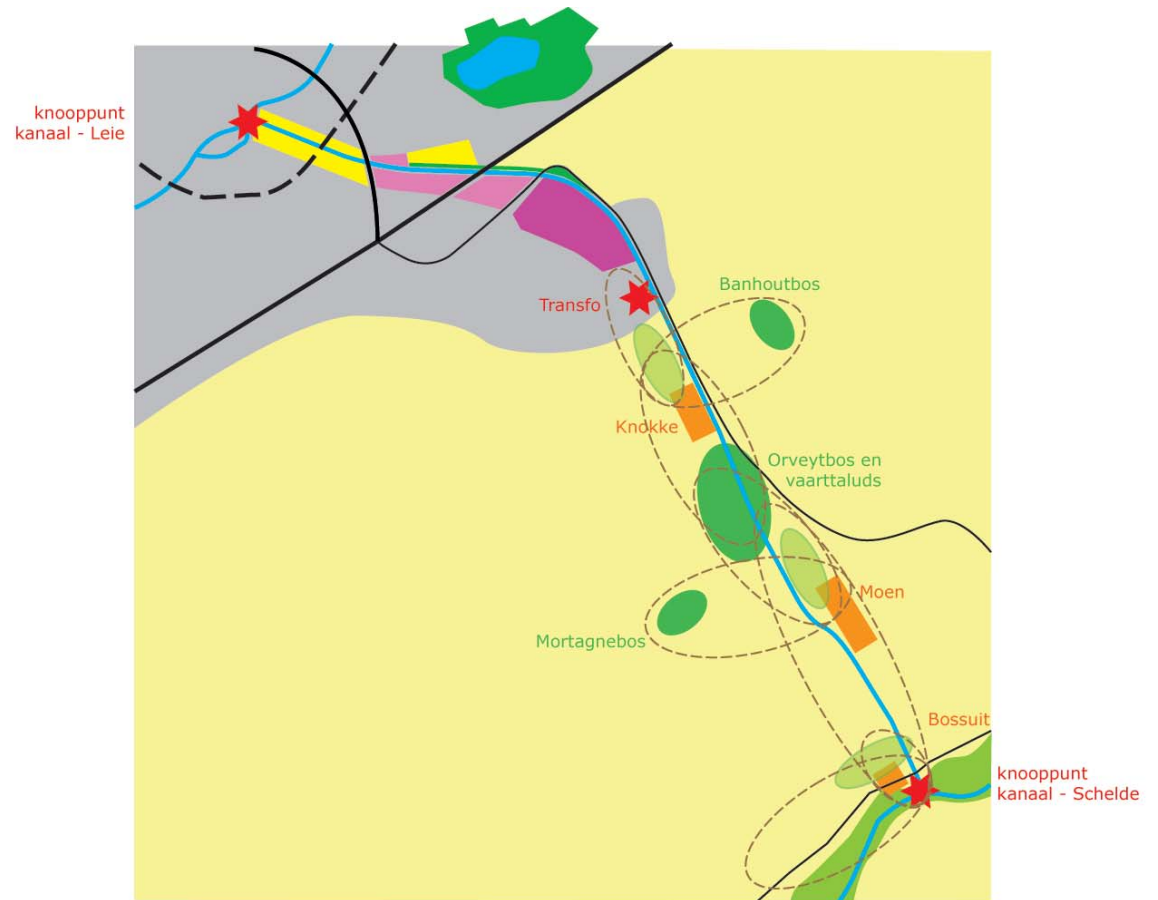
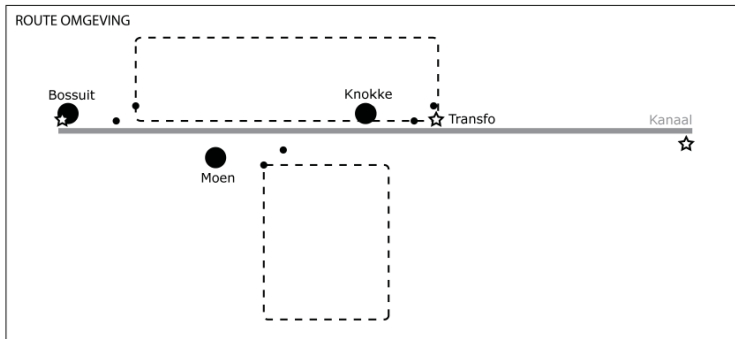
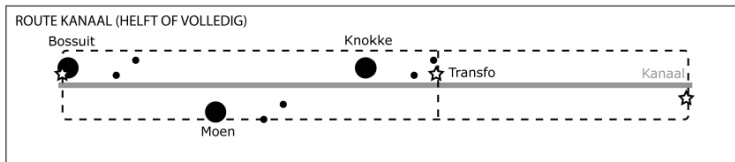
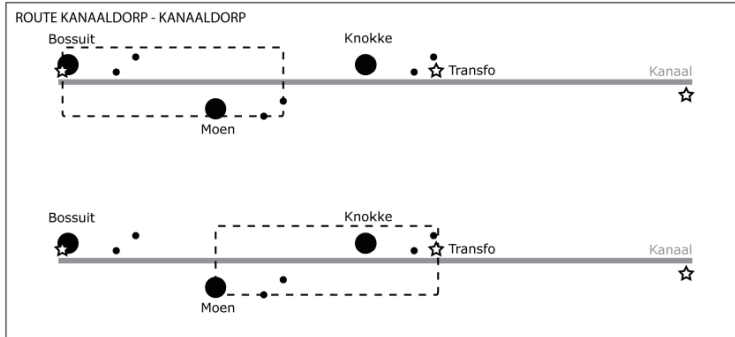
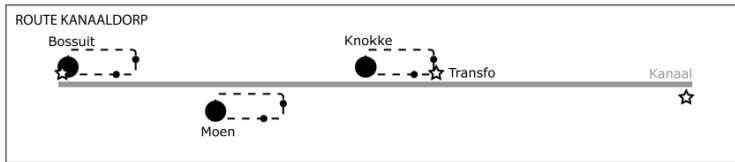
Een laatste actie is het aanduiden van een aantal **'pioniers'**. Deze 'baanbrekers' hebben als taak om de recreant te prikkelen om het landschap rond de dorpen intensiever te verkennen. De pioniers laden de invloedssfeer op. Dit kan een bed & breakfast zijn nabij het dorp, een kinderboerderij, een visvijver, enz. Door de 'pioniers' een toeristische invulling te geven verstevigen ze ook het kanaalprogramma voor het geheel van het kanaalpark.

Naast deze landschappelijke ingrepen zijn er een **aantal ruimtelijke-fysische ingrepen** die van strategisch belang zijn voor de toekomst van de kanaaldorpen. Deze ingrepen hebben geen rechtstreekse betrekking op het kanaal, maar kunnen wel het leven in het dorp opnieuw aantrekkelijk en aangenaam maken.

Het betreft volgende sleutelkwesities:

- Dorpskernvernieuwing waarbij de doortocht wordt aangepakt, de omgeving van de kerk als volwaardig dorpsplein wordt ingericht en de omgeving van de brug in de dorpskernvernieuwing wordt geïntegreerd.
- Uitbouwen van een aantal basisvoorzieningen.
- Inzetten op kwalitatief wonen, o.a. door de realisatie van een aantal wooninbreidingsprojecten.

Op deze sleutelkwesities wordt in deze studie niet verder ingegaan, aangezien ze binnen andere uitvoeringskaders kunnen worden uitgewerkt.



De dorpen worden met het kanaallandschap verankerd door het uitbouwen van een recreatief netwerk met verschillende parcours al naargelang de gebruiker. Zo kunnen korte wandelingen worden uitgestippeld die het dorp en de groene voet aandoen. Een aantal wandelingen kunnen 6 km tot 10 km lang zijn en op de weg ook het Orveytbos of de vaarttaluds verkennen. Deze routes hebben een natuureducatieve waarde en zijn geschikt in een schoolse sfeer. Langere routes maken deel uit van het recreatief fietsnetwerk (bv. mountainbikeroutes) en zullen, naast de kanaaloevers, het achterliggende Interfluviumlandschap bezoeken. Telkens zijn de kanaaldorpen de uitvalbasis. De 'pioniers' worden opgenomen in de routes en bieden de kans aan de plaatselijke bevolking om mee te genieten van de recreatieve uitbouw (bv. verkooppunt streekproducten) van het kanaalpark.



8.2 Lettenhofpark, de groene voet van Knokke

Het Lettenhofpark is de kern van de 'groene voet' in Knokke. Het park is eigendom van de gemeente Zwevegem. Momenteel is het gebied niet toegankelijk. Er is een poel aanwezig en naast een aantal aanplantingen laat men het park natuurlijk vergroenen. Er wordt voorgesteld om in het Lettenhofpark een 'out door' programma uit te werken, in het verlengde van de activiteiten bij Transfo. Hierbij worden enkel laagdynamische activiteiten toegelaten, conform het GRS Zwevegem.

Sport en spel in het Lettenhofpark

In de omgeving van het kanaal zijn er heel weinig plekken waar kinderen in bomen mogen klimmen, hutten bouwen, klieren met water of zand, ravotten onder bomen en struiken, over beken klauteren en nog veel meer. Nu wordt het Orveytbos vaak gebruikt door jeugdbewegingen. Het gevaar bestaat dat het broze ecologische systeem hierdoor wordt verstoord, door lawaai of door vertrapping van bepaalde plantensoorten. Om dit te vermijden zou een alternatieve groene speelzone langs het kanaal meer dan welkom zijn.

Het Lettenhofpark is een ideale plaats voor een speelbos. Momenteel is het park onvoldoende ingericht om als speelbos te fungeren. Er moeten paden worden aangelegd en een aantal kindvriendelijke groene ingrepen worden uitgevoerd.

De waterplas wordt actief gebruikt door een hengelclub als visvijver. De uitbouw van bijkomende voorzieningen, zoals een clublokaal of parking voor kampeerwagens moet kunnen. Het park is bovendien gelegen naast de lokale sportvelden. Er is dus voldoende sociale controle aanwezig in en rond het park.

De ingang tot het Lettenhofpark is nu beperkt tot de toegang langs de Avelgemstraat. Vroeger kon je ook via het oude spoorwegtracé het park binnen, maar deze ingang is afgesloten. Ook via de sportterreinen kan het gebied niet worden betreden. In deze visie willen we het park



Leiedal, maart 2011

opnieuw publiek toegankelijk maken (op z'n minst tijdens de dag - van 8u tot 20u). Ook het aantal toegangen moet vermeerderen.

Op het schematisch landschapsplan wordt voorgesteld om een verbinding te voorzien tussen Knokke en Zwevegem. Hierbij worden in eerste instantie de bestaande trage wegen ingezet. Op die manier kan een nieuwe wandellus worden uitgebouwd en wordt de invloedssfeer van Knokke verstevigd. De hoeves die in het gebied gelegen zijn, kunnen, als de landbouwactiviteiten het toelaten en indien de betrokken landbouwers dit wensen, als pioniers worden ingeschakeld in het recreatieve programma (bv. hoevetoerisme).

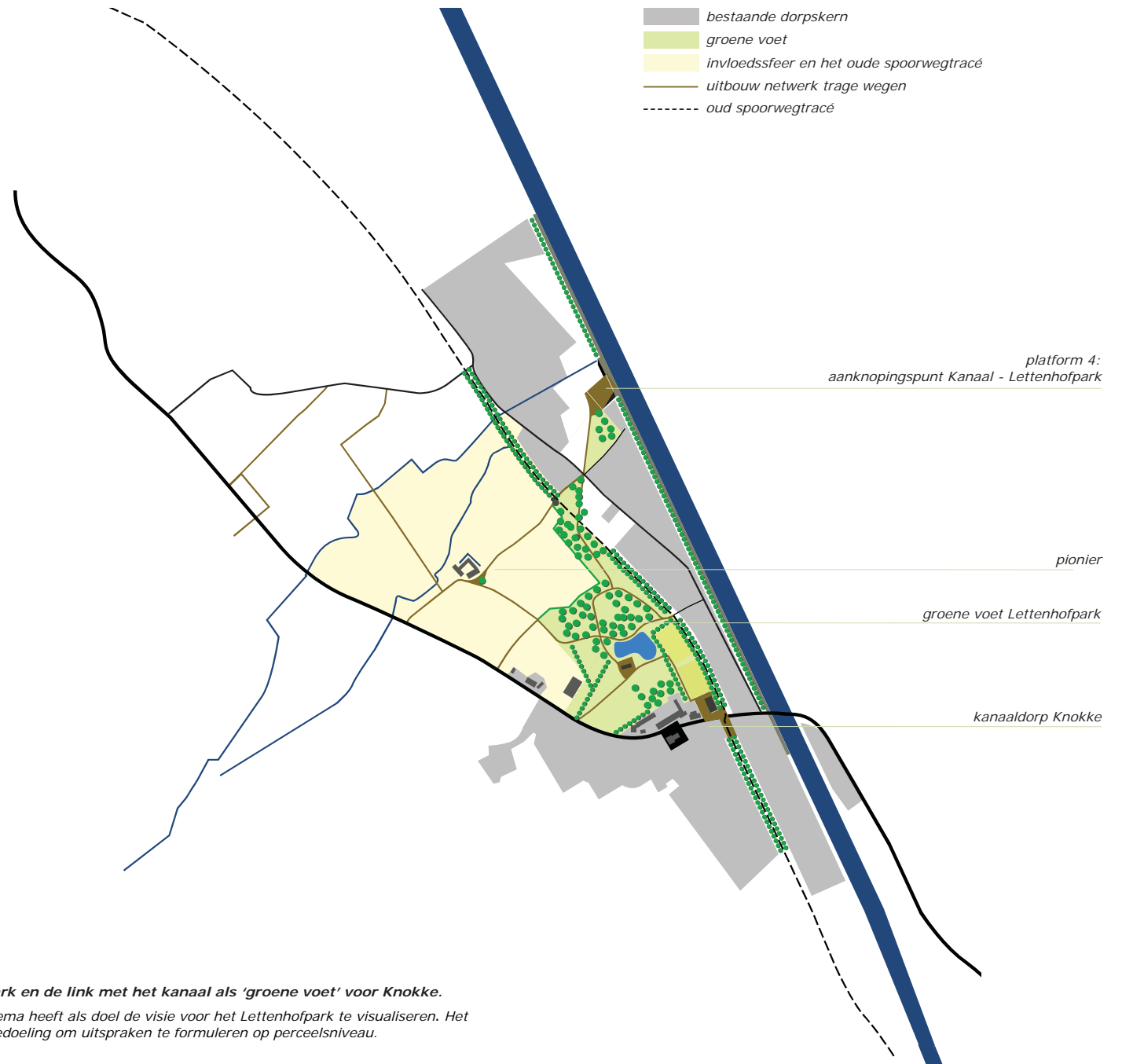
Nieuwe toegang naar het Lettenhofpark

Nog belangrijker voor het functioneren van Knokke als een volwaardige 'schakel' is de realisatie van een sterkere band met het kanaal. Dit is niet eenvoudig. Via Knokkebrug is het kanaal enkel bereikbaar langs de oostoever. Om Knokke via het jaagpad op de westoever te bereiken, moet je al wat vertrouwd zijn met de omgeving, want de enige afrit van het jaagpad naar Knokke (via het oude spoorwegtracé) is t.h.v. de Lettenhofstraat. Bij nader onderzoek is dit alsnog de geschikteste locatie om een volwaardige link te maken tussen het kanaal, het Lettenhofpark en Knokke. Hier is ruimte om het jaagpad te verbreden. Er wordt voorgesteld om een 'platform' aan te leggen door een nieuwe brede toegang (hellend vlak) te maken, in combinatie met een rustplek.

Om dit te concretiseren kunnen volgende acties nodig zijn:

- Opmaak van een inrichtingsplan voor het Lettenhofpark met uitbreiding tot aan het kanaal.
- Verwerven van de gronden, voor de aanleg van de verbinding tussen het kanaal en het Lettenhofpark en de aanleg van een platform.
- Indien nodig, de opmaak van een RUP om de nieuwe toegang te ontwikkelen. Hierbij zal de bestaande landbouwstructuur zoveel mogelijk worden bewaard.





Het Lettenhofpark en de link met het kanaal als 'groene voet' voor Knokke.
Dit inrichtingsschema heeft als doel de visie voor het Lettenhofpark te visualiseren. Het is geenszins de bedoeling om uitspraken te formuleren op perceelsniveau.

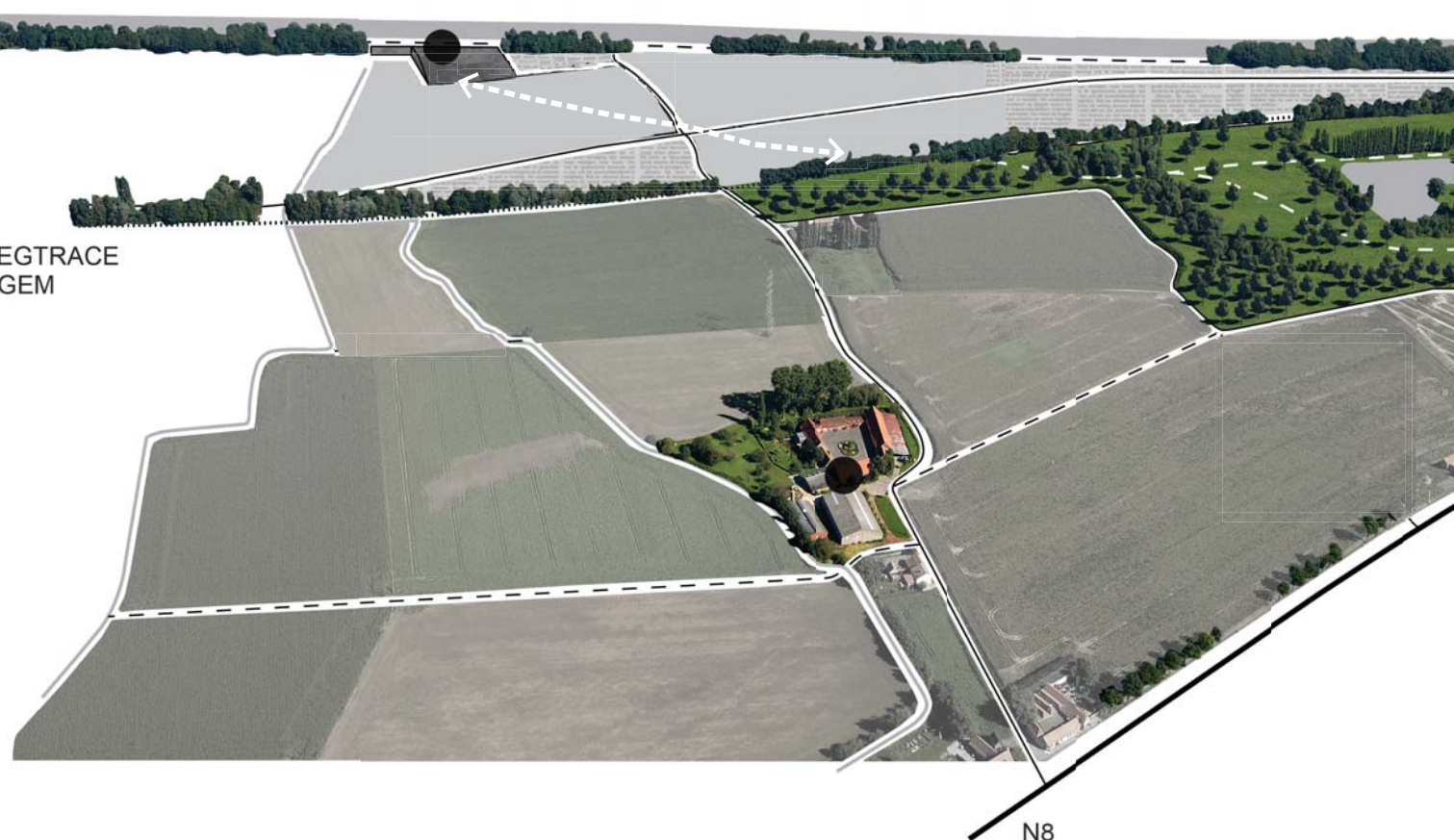


KANAAL BOSSUIT-KORTRIJK



TRANSFO ZWEVEGEM

OUDE SPOORWEGTRACE
KORTRIJK-AVELGEM



Dit inrichtingsschema heeft als basisdoelstelling de linken tussen het Lettenhofpark (Knokke) en Zwevegem, en de koppeling van het kanaal met het Guldensporenpad te visualiseren. Het is geenszins de bedoeling om uitspraken te formuleren op perceelsniveau.



8.3 Oliebergpark, de groene voet van Moen

De 'groene voet' in Moen is het Oliebergpark. Deze groen- en parkaanleg werd gerealiseerd op restgrond langs het kanaal. Het park van nagenoeg 6 hectare heeft een sociale en recreatieve functie en moet het bindmiddel vormen tussen het dorp en het kanaal. Het is net hier dat het Oliebergpark faalt.

Oliebergpark: ontmoetingsplaats aan het water (cfr. pg. 108-109)

Momenteel ligt het park er wat verloren bij. Dit heeft een aantal oorzaken. Het ligt deels in ophoging en werd bebost. Enkel via een verhard paadje kan je het park doorwandelen. De enige dwarse relatie tussen het dorp en het kanaal is ter hoogte van de rijwoningen. Hier werd de brede parkberm doorbroken voor de aanleg van een formeel parkje. Het is een grasvlak beplant met bomen waar een aantal paden doorheen slingeren. Hier is geen contact met het water. Dit komt doordat de vrij brede Sluislaan het Oliebergpark scheidt van het kanaal. Deze weg, aangelegd zonder voet- of fietspaden en van het water gescheiden met vangrails, snijdt het park en hierdoor ook Moen af van het kanaal.

De enige plek waar de recreant of bewoner van Moen kan genieten van het kanaal ligt net buiten de dorpskern. Een grasvlak en twee picknickbanken zijn er wel, maar heel uitnodigend oogt de rustplek niet. In de zomer biedt deze plek bovendien weinig schaduw, wat toch vaak wordt gewaardeerd door de gebruiker.

De sterkte van de kanaaldorpen berust net op de nabijheid van het kanaal en de relatie met het dorp. Daarom wordt in deze visie een aantal ingrepen voorgesteld om de koppeling tussen het kanaal en Moen tot stand te brengen.

Door de aanleg van de Sluislaan te degraderen tot een lokale weg (5,5 m breedte) ontstaat de mogelijkheid om een breed dubbelrichting fietspad aan te leggen langs de groene oever van het kanaal. Hetzelfde principe kan worden doorgetrokken langs de Oeverlaan. Op deze manier wordt de oostelijke oever van het kanaal fietsvriendelijk ingericht.

Een tweede actie bestaat erin om de huidige picknickplek aan de rand van Moen te herinrichten tot een belevingsvolle rust- en stopplaats, met de nodige accommodatie en eventueel de mogelijkheid om eventjes langs het water te flaneren. Het fietspad kan in het geheel worden geïntegreerd tot een zogenaamd 'fietspad surplus'.

Ter hoogte van het Oliebergpark kunnen een aantal visuele linken met het water worden gemaakt. Zo kan het groenscherm worden verwijderd ter hoogte van het Oliebergpark en kan via de herinrichting van de Sluislaan een brede oversteek tussen de kanaaloever en het formele parkje worden gemaakt. Ook ter hoogte van de nieuwe ontwikkeling op de voormalige Bekaertsite kan het water via beperkte ingrepen nauwer worden betrokken met het dorp. Er wordt ondermeer gedacht aan de aanleg van een parkje/pleintje op de kop van het Oliebergpark.

Daaraan gekoppeld dient de oever op de overkant van het water, ter hoogte van IMOG, wel zoveel mogelijk met een wintervast groenscherm te worden beplant, om zo de visuele hinder af te sluiten van het dorp.

Deze actie werd louter bekeken op lokaal niveau, vanuit de doelstelling om de relatie tussen het kanaal en de omgeving te versterken. Het downgraden van de Sluislaan blijft onder voorbehoud in afwachting van de mobiliteitsstudie die werd uitgeschreven door de dienst mobiliteit van de Provincie. Die studie focust niet louter op de ontsluitingsproblematiek van het kanaal, maar bekijkt de mobiliteit in het gans Interfluviumgebied.



Leiedal, maart 2011



Provincie West-Vlaanderen, geïntegreerde visie Kanaal Bossuit-Kortrijk 127



Oliebergpark als 'groene voet' voor Moen.

Dit inrichtingsschema heeft als doel de visie voor de omgeving van de Sluislaan te visualiseren. Het is geenszins de bedoeling om uitspraken te formuleren op perceelsniveau.

Omgeving Klijte: recreatieve troef voor Moen

Op wandelafstand van Moen liggen de vaarttaluds en het oude spoorwegtracé. Beide gebieden hebben een grote ecologische en natuureducatieve waarde. Daarom worden in het schematische landschapsplan voor Moen nog twee bijkomende acties geformuleerd om het dorp als volwaardige 'schakel' te laten uitgroeien. De eerste actie draagt bij tot de recreatieve waarde van de wandelroute tussen de vaarttaluds en Moen. Door meer perspectief te brengen op dit hellende landbouwgebied tussen het oude spoorwegtracé en het Oliebergpark, zal de visuele attractiviteit van het gebied vergroten. Dit kan met een aantal beperkte ingrepen: enerzijds de huiskavels vergroenen en anderzijds gericht een aantal solitaire bomen planten.



Het landbouwgebied tussen het kanaal, het oude spoorwegtracé en de N8 biedt wijidse vergezichten op het kanaal. Dit wordt gewaardeerd door de wandelaar.

Met de tweede actie wordt gestreefd naar een volledige natuurlijke inrichting van de driehoek tussen het oude spoorwegtracé, de Sluislaan en de Knokkestraat. De aanzet is reeds gebeurd met de aanplant van jonge bomen op een aantal percelen langs de Sluislaan door Natuurpunt. De driehoek werd in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Leievallei en open ruimte omgeving Kortrijk' bestemd als natuurgebied. Door het geheel te beplanten (met ruimte voor de aanleg van een tweetal poelen) ontstaat een waardevol ecologisch gebied langs weerszijden van het kanaal, wat het kanaalpark als natuurverbindings- en voortplantingsgebied alleen maar ten goede komt.

Door het vergroenen van de huiskavels met bomenrijen, houtkanten en heggen en het aanplanten van een aantal solitaire bomen kan het gebied nog attractiever worden.





8.4 Omgeving Kasteelpark, de groene voet van Bossuit

In Bossuit vormen het kasteelpark en de oude kanaalarm de 'groene voet' voor Bossuit. De kwaliteiten van beide groenelementen zijn nu al groot, maar om te komen tot een volwaardige groene voet die voor natuur, het kanaallandschap en recreatie kwaliteitsvol zijn, moeten nog een aantal acties worden doorlopen.

Verfraaiing van de oude kanaalarm

Ten westen van het Kanaal Bossuit-Kortrijk is een oude kanaalarm gelegen, waarlangs ook een jaagpad is aangelegd. De arm staat niet meer in verbinding met het kanaal zelf. Het is een bijzondere, aantrekkelijke groene plek aan de rand van het dorp. Maar de oude kanaalarm dreigt dicht te slibben en niet-streekeigen groen verdringt de oorspronkelijke vegetatie. Het is een potentieel sterk te verbeteren natuurlijk element mits uitvoering van inrichtings- en beheerswerken.

Enkele maatregelen moeten de omgeving van de oude kanaalarm verfraaien.

- De oude kanaalarm moet worden ontslibd.
 - Er moeten natuurtechnische maatregelen worden genomen in functie van de gewenste fauna en flora voor deze oude kanaalarm.
 - Het niet-streekeigen groen op het eiland aan de oostelijke zijde van de oude kanaalarm moet worden verwijderd. De nieuwe vegetatie moet geschikt zijn, in relatie tot het water en de gewenste natuurfunctie.
 - Het groene talud ten westen van het jaagpad moet worden behouden als waardevolle broed- en schuilplaats voor fauna.
 - Dichterbij Bossuit moet de bomenrij langs het jaagpad worden behouden en worden aangevuld met onderbegroeiing.
- Er wordt aanbevolen om hiervoor een inrichtingsplan op te maken.



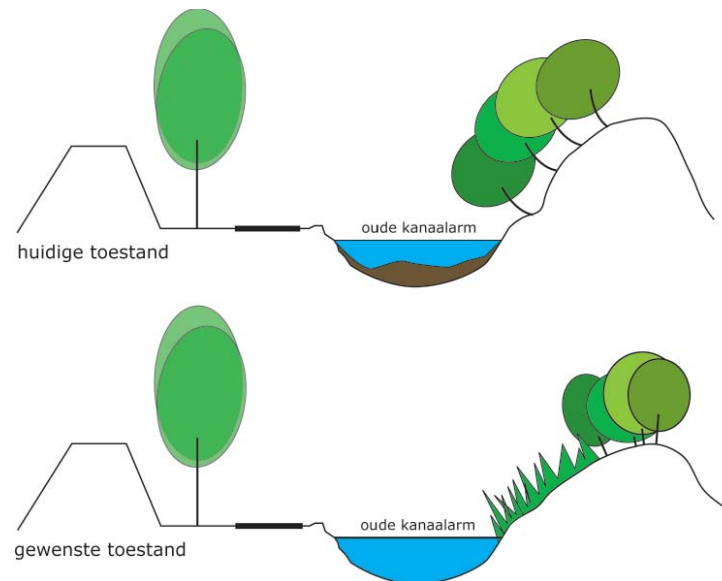
Leiedal, maart 2011

Nieuwe toekomst voor het kasteel van Bossuit

Het kasteel van Bossuit is beschermd als monument en de omgeving (kasteelpark en dreef) vormt een beschermd dorpsgezicht M.B. 09/06/1995. Het kasteelpark is op het gewestplan bestemd als parkgebied en moet als dusdanig behouden worden. Het kasteelgebouw is in particulier bezit, maar grotendeels niet in gebruik.

De toekomstige invulling van het kasteel is een onopgelost vraagstuk. Daarom verwijzen we naar de juridisch-planologische mogelijkheden van het kasteelpark, die zijn gebonden aan de vigerende gewestplanbestemming als 'parkgebied', en het kasteelgebouw zelf, dat via het uitvoeringsbesluit voor beschermde monumenten specifieke ruimere mogelijkheden verkrijgt.

Er kan ook worden opgemerkt dat in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen aan de Scheldevallei een zoekgebied geselecteerd is voor een nieuw openluchtcreatief groen domein van provinciaal niveau. Het kasteelpark van Bossuit zou - in samenhang met de oude kanaalarm - invulling kunnen geven aan deze selectie. Dit impliceert niet dat het kasteelpark een provinciaal domein moet worden: een 'openluchtcreatief groen domein van provinciaal niveau' is enkel een beleidsmatig begrip uit de structuurplanningscontext. Een dergelijk domein mag ook in private eigendom blijven.



Schema boven: bestaande vegetatie op rechteroever overwoekert de oude kanaalarm.

Schema onder: nieuwe vegetatie op rechteroever in relatie tot het water en de gewenste natuurfunctie. Het groene talud links van het jaagpad wordt behouden als waardevolle broed- en schuilplaats voor fauna.



Kasteelpark & omgeving van oude kanaalarm als 'groene voet' voor Bossuit.

Dit inrichtingsschema heeft als doel de visie voor de omgeving van het Kasteelpark te visualiseren. Het is geenszins de bedoeling om uitspraken te formuleren op perceelshiveau.

Bomenstructuur rond het Kasteelpark

De invloedssfeer van het dorp kan worden verruimd door de gronden gelegen tussen het oude spoorwegtracé Avelgem-Dottignies (Trimarzate), het kasteelpark, het dorp en het kanaal intenser te vergroenen. In dit gebied zijn een aantal historisch waardevolle hoeves (o.a. hoeve Heerlijkheid van Bouvrie) gelegen. Ook in de nabijheid van het kanaal bevinden zich nog een aantal kleinere huiskavels. Er wordt voorgesteld om hier en daar solitaire bomen aan te planten in de nabijheid van de bebouwing. Ook langs de Bouvriebeek kunnen bijkomende beekaanplantingen (houtkanten) worden gedaan.

Ter hoogte van de oprit naar het kasteel van Bossuit is een karakteristieke dreef gelegen die loopt vanaf de Bouvriestraat naar de oude kanaalarm. Deze dreef is opgenomen in het beschermde dorpsgezicht. Eventueel kan worden nagedacht over het verlengen van de kasteeldreef tot aan het kanaal. Deze structuur zou het historische lijnelement versterken in het anders vrij open akkergebied. Weliswaar lijkt dit moeilijk realiseerbaar op private gronden.

Door het gebied te vergroenen ontstaat een soort 'landschapskamer' die een mooi tegengewicht vormt voor het achterliggende zeer open

landschap, dat ook op die manier moet behouden worden. Dit wijdse gebied is immers een ideaal akkervogelgebied. Langs het oude spoorwegtracé Avelgem-Dottignies (Trimarzate) loopt een akkerproject waarbij stroken met vogelvoedselgewassen worden ingezaaid. Deze stroken worden niet geoogst en vormen een ideale voedselbron voor akkervogels tijdens de schrale wintermaanden.

Trimarzate: Nieuwe brug over het kanaal

De Trimarzate (of de oude spoorwegverbinding) werd door de Provincie ingericht als fiets- en ruiterspad. Een missing-link is de brug over het kanaal waardoor het spoorwegtracé nu geen continue route is. Binnen het kader van het regionaal fietsroutenetwerk wordt voorgesteld om een nieuwe fietsbrug aan te leggen.

Natuureducatieve aanleg van de Poeldries (cfr. pg. 106-107)

Een laatste actie in het kader van landschapsopbouw is de aanleg van een vispaaiplaats met bijhorende poel in de omgeving van Poeldries. Deze ecologische aanleg wordt gecombineerd met de aanleg van een 'platform'. Het wordt een rust- en picknickplek voor recreanten, voorzien van een ruim lig- en zitelement in combinatie met natuurecologische infoborden. Hierdoor wordt de Poeldries een plek waar recreatie en natuureducatie hand in hand gaan.



Luchtfoto van kasteelpark van Bossuit.

9 Eco-agrarische kanaallandschappen

In het interfluvium doorsnijdt het kanaal een zacht golvend landschap dat grotendeels open is, maar ook getekend is door allerlei andere constructies. Het zijn in hoofdzaak hoeves, maar ook woningen en het bedrijventerrein Moen-Trekweg en de IMOG-site.

Vandaag bestaat de omgeving van het kanaal uit een opeenvolging van verschillende landschappen, van elkaar gescheiden door de kanaaldorpen of zware wegeninfrastructuur. Er is geen sprake van één beeld van het kanaalpark.

De heuvelkam die de waterscheidingslijn definieert tussen Leie en Schelde is in dit open landschap alom als horizon, maar ook als de plek waar zich de belangrijkste groenstructuren (Orveytbos, Banhoutbos) in de kanaalomgeving situeren. Tegelijkertijd zijn de bosfragmenten uit elkaar getrokken waardoor de natuurverbindingswaarde van het kanaal beperkt is.

De kam articuleert als zodanig het kanaalgebied dat verder bestaat uit een mozaïek van kleine landerijen, akkers en weiden, opgekleurd met enkele houtwallen, poelen en dreven. Vroeger was dit landschap veel rijker aan landschapselementen. De schaalvergroting in de landbouw heeft geleid tot een schraler landschap. Ondanks de armere bodemsamenstelling is de kracht van het agrarische productielandschap nog steeds groot. De charme van de wijdse vergezichten heeft een enorme aantrekking op recreanten.

Het vertakte hydrografisch stelsel heeft nog weinig impact op het kanaallandschap. Gelukkig kan het kanaal zich vastmaken aan een aantal krachtige landschapselementen, zoals de Scheldevallei en het Provinciedomein 'De Gavers', dat grenst aan het kanaallandschap. De connectie met de Gavers is er wel, maar verkramppt onder een opeenvolging van harde infrastructuur die het kanaal scheidt van 'De Gavers'.

Dat wat de sterkte is van het kanaalpark is tegelijkertijd haar zwakte: het gedifferentieerde landschap zorgt voor een zeer gevarieerde gewaarwording, anderzijds kan niet ingezet worden op één strategie om de landschappen op te laden.

9.1 Ambitie

Als generator van verschil en afwijking trekt het kanaal heel wat recreanten aan. De differentiatie in landschappen zorgt ook voor een grote variëteit aan biotopen. De differentiatie is niet nadrukkelijk genoeg aanwezig om een waarneembaar verschil te maken in het Interfluviumlandschap. De natuurgebieden liggen ook vrij geïsoleerd. Er moeten verbindingen worden gezocht met de aanpalende grote 'natuurgebieden'.

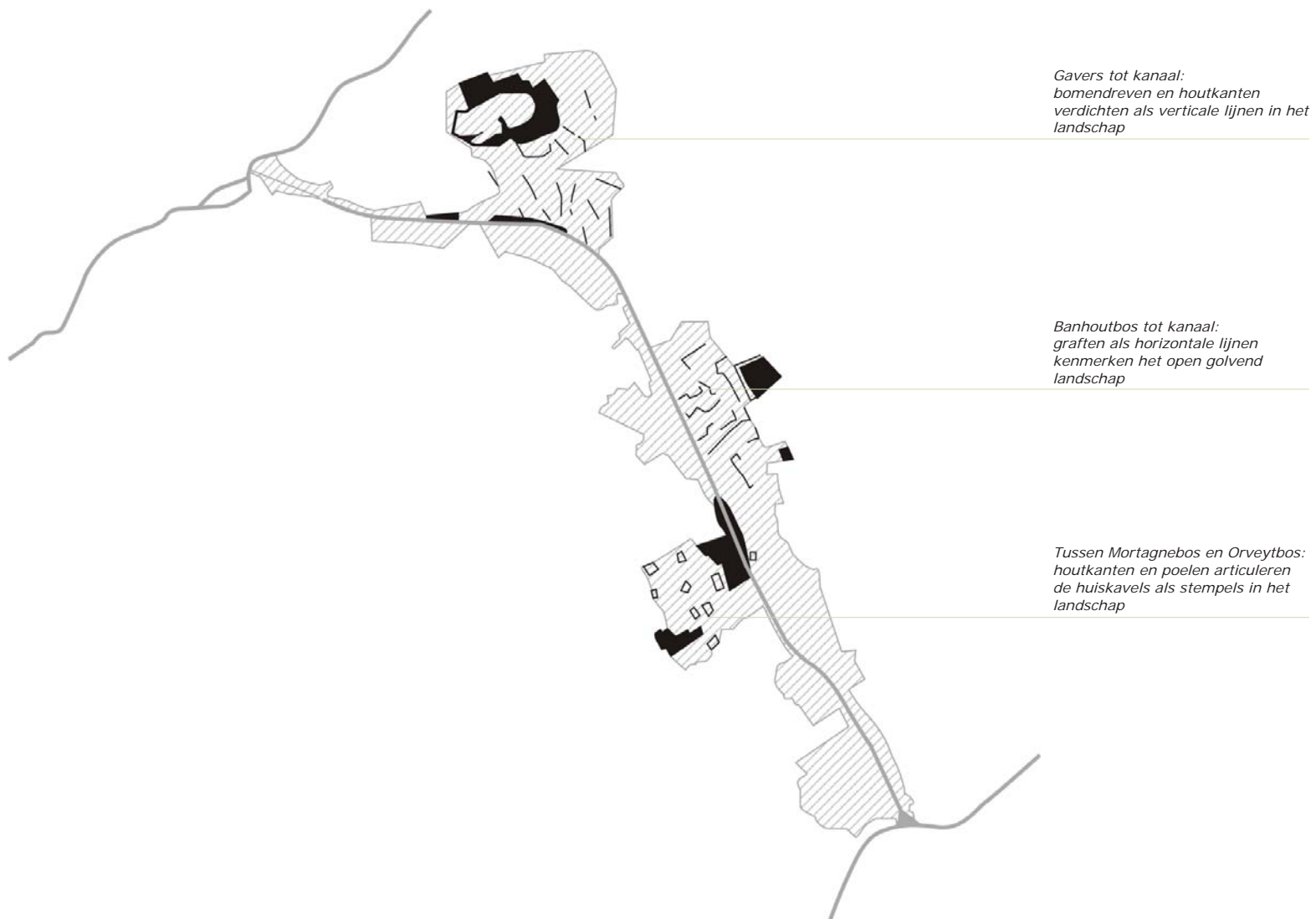
Werken aan drie kanaallandschappen

Een onderzoek ter plekke heeft geleid tot de identificatie van drie zogenaamde 'eco-agrarische kanaallandschappen'. Daarnaast werden een aantal kleinlandschapselementen (KLE's) geïnventariseerd die, naargelang de plek, kunnen worden ingezet om het landschap verder te differentiëren. Met deze studie wordt een voorzet gedaan om het onderscheid tussen de drie landschappen te vergroten.

De waarde van deze aanpak is meervoudig: het landschap wordt leesbaar en differentieert zich zo van het aangrenzende landschap, de KLE's functioneren als stapstenen en verkleinen de barrières tussen de natuurlijke structuren en natuurlijke elementen in het kanaalpark. Sommige KLE's komen ook de landbouw ten goede, zoals de graft die wordt gebruikt om erosie tegen te gaan.

Voor de drie eco-agrarische kanaallandschappen worden (schematisch) landschapsplannen uitgewerkt, waarbij het gebruik van onderstaande KLE's worden voorgesteld:

- Gavers tot kanaal: 'bomendreven en houtkanten' verdichten in het landschap
- Banhoutbos tot kanaal: 'graften' typeren het open hellende landschap
- Tussen Mortagnebos en Orveytbos: 'houtkanten en poelen' articuleren de huiskavels als stempels in het landschap



*Gavers tot kanaal:
bomendreven en houtkanten
verdichten als verticale lijnen in het
landschap*

*Banhoutbos tot kanaal:
grachten als horizontale lijnen
kenmerken het open golvend
landschap*

*Tussen Mortagnebos en Orveytbos:
houtkanten en poelen articuleren
de huiskavels als stempels in het
landschap*

Bij de implementatie van de landschapsplannen wordt het agrarische productielandschap zoveel mogelijk gerespecteerd. Het is de bedoeling om nieuwe landschappen te creëren samen met de gebruikers en de bewoners. De belangrijkste spelers zijn de landbouwers, maar ook Natuurpunt is actief als beheerder in de kanaalomgeving (o.a. omgeving Orveytbos en vaarttaluds).

De drie 'eco'-agrarische kanaallandschappen hebben dan ook een specifieke ecologische functie:

- Gavers tot kanaal:
De bomendreven en houtkanten vormen lijnen in het landschap en werken als GPS voor vlermuizen die zich bewegen tussen het kanaal en de Gavers.
- Banhoutbos tot kanaal:
De graften zorgen voor natuurverbindingen in het agrarische productielandschap rond Banhoutbos en zorgen voor ideale rustplekken en foerageerroutes voor kleine dieren en insecten.
- Tussen Mortagnebos en Orveytbos:
De houtkanten en poelen vergroten de biotoop voor ondermeer de kamsalamander.

Hieronder worden de schematische landschapsplannen voor de verschillende kanaallandschappen nader toegelicht. De verschillende simulatiebeelden voor deze landschappen (zie hierna) zijn geen effectieve bestemmingsbeelden. Het zijn schetsen van hoe de verschillende gebieden er mogelijk zouden kunnen uitzien, indien de voorgestelde inrichtingsprincipes worden toegepast. Alle aanplantingen en ingrepen in het agrarische landschap kunnen enkel op vrijwillige basis en in overleg met de betrokkenen gebeuren.

Toolbox KLE's

Een ruim gamma aan kleine landschapselementen is aanwezig in het kanaalpark. Het merendeel is maar beperkt meer te vinden. Wij vinden er ondermeer houtkanten, bomendreven, graften, beken, poelen, graslandstroken, ...

Voor de opbouw van het landschap willen we geen nieuwe KLE's introduceren in de kanaalomgeving, maar de bestaande elementen versterken.

Het toepassingsgebied voor deze KLE's in het kanaalpark verschilt wel. De graften kunnen enkel toegepast worden op glooiende landbouwgronden. Het aanplanten van hagen is ideaal om huiskavels van boerderijen te omzomen. Dreven worden als figuur dan weer best gebruikt in de omgeving van de Gavers.

Met de toolbox hebben we de verschillende KLE's opgesomd en gecatalogeerd volgens:

- Landschapsstructuur (theoretisch model)
- Toepassingsgebied in kanaalpark
- Multifunctionele waarde

Het uitwerken en verder verfijnen van de toolbox is een opdracht op zich. Toch geeft de tabel reeds een goed overzicht van de mogelijkheden van het werken met KLE's als bouwstenen voor het landschap van het kanaal.

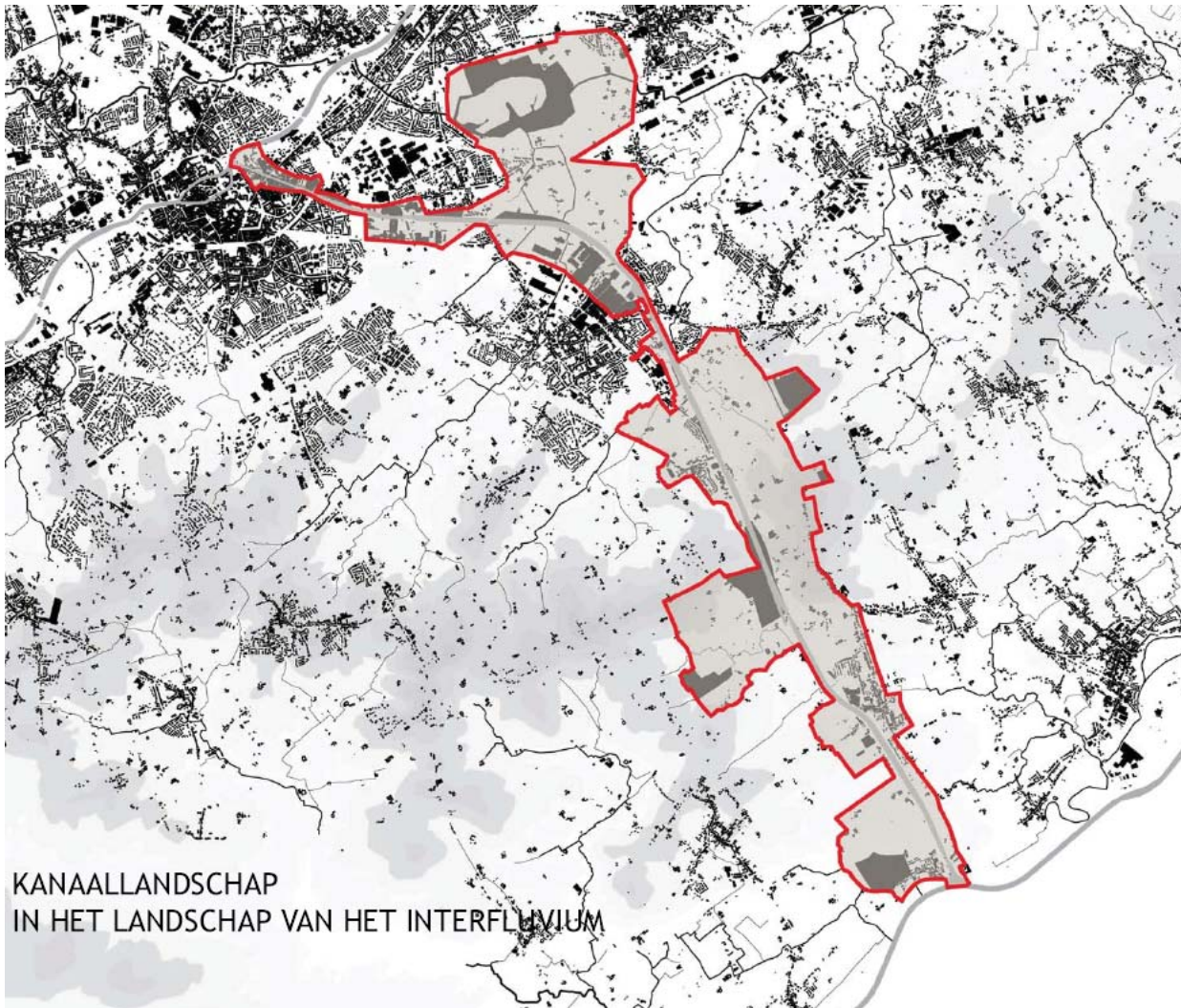
De toolbox moet gekoppeld worden aan de schematische landschapsplannen voor de verschillende kanaallandschappen. Pas dan worden de KLE's op een correcte en zinvolle manier gehanteerd.

Houtkanten in het gebied Esser.



Vergezicht op het Banhoutbos.





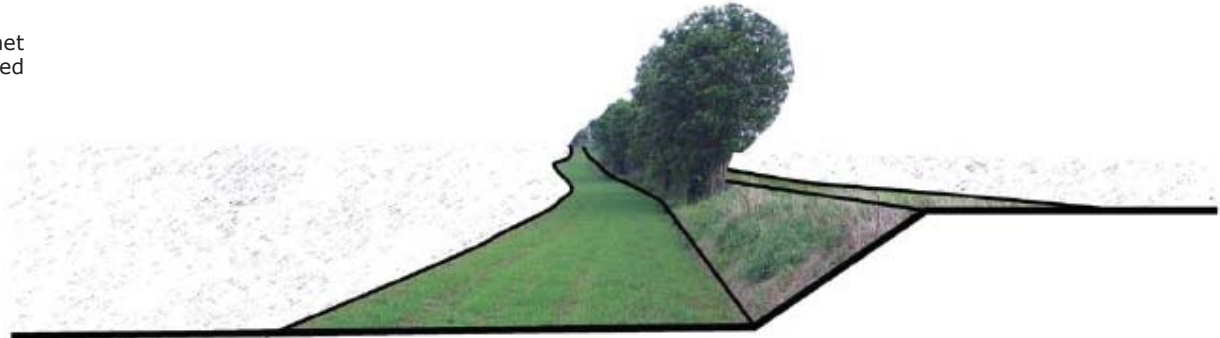
KANAALLANDSCHAP
IN HET LANDSCHAP VAN HET INTERFLUVIUM

Het golvend landschap van de vaarttaluds en het Orveytbos.



Graft

- Steil walletje, opgeworpen ter bestrijding van erosie en daarom begroeid met heesters.
- De heesters dragen bij tot de ecologische waarde van de graft en zijn ideale schuilplaatsen voor insecten en kleine dieren.
- In ideale omstandigheden wordt een graft gecombineerd met een onbewerkte grasstrook (zie foto hieronder) waardoor een natuurverbinding kan ontstaan tussen grote natuurgebieden in het kanaallandschap (bv. tussen Banhoutbos en het ontginningsgebied aan de Kwadestraat).



Toepassing landschapselement graft

Formaat	LANDSCHAPSELEMENT	Subtype	Te gebruiken in landschap met structuren:						Waarde ecologie	Beleving landschap	Toepassing:						
			Horiz.	Vertic.	Open	Gesloten	Nat	Droog			Bossuit dorp	Moer dorp	Orveyt-Mortagne	Orveyt-Banhout	Lettenhof	Stasegem-Gavers	
LIJN	Graft	Grazige ruijgte	ja	nee	ja	nee	ja	nee	hoog	zwak	niet:			X	X		
		Met struiken	ja	nee	ja	nee	ja	nee	middel	middel	met mate:			XX	XX		
		Met struiken en bomen	ja	nee	ja	nee	ja	nee	laag	sterk	volop:			XX	XX		

*in dit studiegebied: met matig tot sterk verontreinigd water

Legende

ja	nee	ja	nee	ja	nee	hoog	zwak	niet:	
						middel	middel	met mate:	X
						laag	sterk	volop:	XX

Bermen, grasstroken en akkerranden

- In het open gebied is het bermbesluit van toepassing waarbij door een aangepast maaieregime de wegberm botanisch een opwaardering krijgt, zowel naar soortenrijkdom als bloeiaspect. De bermen in het kanaalpark dienen voldoende breed te zijn om op een goede manier ecologisch beheerd te worden.
- Akkerranden zijn stroken op de perceelsrand van akkers die op een andere manier worden gebruikt en ingezaaid. Akkerranden kunnen met een grasmengsel of bloemenmengsel worden ingezaaid zodat er kleur en een accent wordt gegeven aan het landschap. Wel dient een hoofdzakelijk inheems mengsel te worden gebruikt. Voor het aanleggen van akkerranden kunnen beheersovereenkomsten worden afgesloten.
- Voor de bermen van de vaarttaluds geldt een apart regime, gezien op deze plaats een menging van (zeldzame) orchideeën voorkomt.



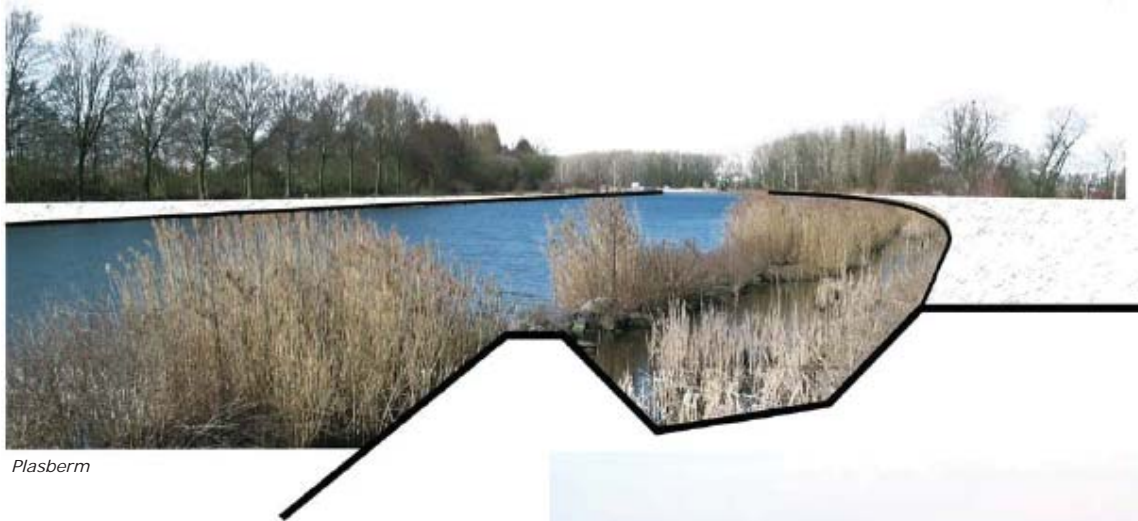
Toepassing landschapselement **grasstrook**

Formaat	LANDSCHAPSELEMENT	Subtype	Te gebruiken in landschap met structuren:						Waarde ecologie	Beleving landschap	Toepassing:					
			Horiz.	Vertic.	Open	Gesloten	Nat	Droog			Bossuit dorp	Moer dorp	Orveyt-Mortagne	Orveyt-Banhout	Lettenhof	Stasegem-Gavers
LIJN	Perceelsrand grasbuffer	Gemengde grasstrook	ja	nee	ja	nee	ja	nee	hoog	zwak	niet:					X
		Bloemrijke grasstrook	ja	nee	ja	nee	ja	nee	middel	middel	met mate:	X				X
	Nieuw substraat (bv. kalkrijk)		ja	nee	ja	nee	ja	nee	laag	sterk	volop:	XX			XX	XX

*in dit studiegebied: met matig tot sterk verontreinigd water

Legende

ja	nee	ja	nee	ja	nee	hoog	zwak	niet:	
						middel	middel	met mate:	X
						laag	sterk	volop:	XX



Plasberm



Bufferstrook met wilgen langs beek.



Beek met winterbed.

Plasberm

- Doel: vergroten van leefruimte voor waterplanten en dieren die voor het volbrengen van de levenscyclus (gedeeltelijk) op vrij ondiep water zijn aangewezen.
- Afhankelijk van de waterdiepte ligt het accent op water- dan wel oeverbegroeiingen.
- Ondiepe plasbermen: waterdiepte 10-25 cm.
Diepe plasbermen: waterdiepte 25-90 cm.
- Minimale breedte: 2 m.
- Droogvallen in de winter voorkomen en grote, kortstondige peilverschillen beperkt houden.
- Onderhoud:
Diepe plasbermen: gefaseerd schonen in een cyclus van circa vier jaar, afhankelijk van de verlandingsnelheid. Snel oprukkende begroeiing met grasachtige oeverplanten, zonodig tussentijds maaien.
Ondiepe plasbermen: aanvankelijk passief beheer, waarna een balans gevonden moet worden tussen enerzijds soorten- en kleurenrijkdom en anderzijds structuurvariatie, leefruimte en winterdekking.

Toepassing landschapselementen beek, gracht, plasberm

Formaat	LANDSCHAPSELEMENT	Subtype	Te gebruiken in landschap met structuren:						Waarde ecologie	Beleving landschap	Toepassing:					
			Horiz.	Vertic.	Open	Gesloten	Nat	Droog			Bossuit dorp	Moer dorp	Orveyt-Mortagne	Orveyt-Banhout	Lettenhof	Stasegem-Gavers
LIJN	Beek*	Enkel beek	ja				ja		hoog		X	X	X	XX		XX
		Met bufferstrook grazig							middel		XX	X	XX	X		XX
		Met bufferstrook eis/wilg		ja					laag			X?	X?	X?	XX	X
		Met winterbed													XX	X
Gracht*	Gracht*	Enkel gracht	ja				ja		hoog		X	X	X	X	X	X
		Met bufferstrook grazig							middel			X?	X	X		XX
		Met strook riet (winterbed)							laag		X	X	X	X		XX
		Met bufferstrook eis/wilg		ja							X	X	XX	X	X?	XX
	Plasberm							laag		XX	X	XX	X		XX	

*in dit studiegebied: met matig tot sterk verontreinigd water

Legende	ja	nee	ja	nee	ja	nee	hoog	zwak	niet:	
							middel	middel	met mate:	X
							laag	sterk	volop:	XX

Houtkant of houtsingel

- Wordt aangeplant als afscherming van weilanden (toepassing Keiberg).
- 3 à 5 m breed.
- Tot 12 m hoog.
- Boomsoorten: bv. es, zwarte els, zomereik, linde, lijsterbes, zachte berk, schietwilg, kraakwilg, haagbeuk, met in de struiklaag dezelfde samenstelling als een uitgroeende haag. Bij voorkeur worden drie soorten gemengd in de boomlaag, behalve bij houtsingel (één soort).
- Kan tweejaarlijks zijdelings wat geschoren worden, wordt om de 10 jaar selectief gekapt, gedund of afgezet. De bomen in de houtkant worden vrijgesteld zodat ze kunnen groeien. Om de 10 m dient minimaal één boom te kunnen uitgroeien.



Heg

- Wordt aangeplant in het landschap, bijvoorbeeld op een perceelsrand of als afscherming van kleine gebouwen.
- 2 à 3 m breed.
- 2,5 tot 4 m hoog.
- Bij voorkeur een gemengde samenstelling van ondermeer sleedoorn, vogelkers, meidoorn, hazelaar als hoofdsoorten met eventueel bijmenging van hondsroos, veldesdoorn, haagbeuk, mispel, hulst of wilde liguster (max. 10%). De haag kan ook uit één soort bestaan.
- Tweejaarlijks geschoren, vijfjaarlijks ingekort.



Heg met ongeschoren bloeiende meidoorn.

Toepassing landschapselement *haag, heg, houtkant*

Formaat	LANDSCHAPSELEMENT	Subtype	Te gebruiken in landschap met structuren:						Waarde ecologie	Beleving landschap	Toepassing:						
			Horiz.	Vertic.	Open	Gesloten	Nat	Droog			Bossuit dorp	Moer dorp	Orveyt-Mortagne	Orveyt-Banhout	Lettenhof	Stasegem-Gavers	
LIJN	Haag (geschoren)	Smal (<1m)		ja				ja	ja	laag		XX	XX	X	X	XX	X
		Breed (1-2 m)		ja				ja	ja	laag		XX	XX	XX	XX	XX	XX
	Heg (niet geschoren)			ja				ja	ja	laag		X	X	XX	XX	XX	XX
	Houtkant	Smal (<5m)		ja				ja	ja	laag		X	X	X	X	X	XX
		Breed (5-25m)		ja				ja	ja	laag		X		XX	XX	X?	X

*in dit studiegebied: met matig tot sterk verontreinigd water

Legende	ja	nee	ja	nee	ja	nee	hoog	zwak	niet:	
							middel	middel	met mate:	X
							laag	sterk	volop:	XX

9.2 Coulissenlandschap tussen Gavers en kanaal

Beschrijving

Het gebied 'Esser', gelegen tussen het provinciaal domein 'De Gavers' en het kanaal, bestaat uit twee deelgebieden.

Het deelgebied 1 vormt een relatief onbebouwd en open agrarisch gebied. Het ligt ingesloten tussen het natuur- en recreatiegebied 'De Gavers', het spoor en de E17. Ruimtelijk behoort het tot het open en groene gebied rond het Gavermeer. De landschappelijke waarde wordt in de bestemming op vandaag erkend (landschappelijk waardevol agrarisch gebied op het gewestplan).

Naast een aantal verspreide, solitaire woningen is een kleine gemengde bebouwingscluster aanwezig in het gebied. Deze sluit ten noorden en ten oosten aan bij natuurgebied. De cluster wordt begrensd door twee kwaliteitsvolle landelijke wegen: de Meersstraat en een laan voor traag verkeer richting 'De Gavers'.

De Keibeek en de Pluimbek zijn onbevaarbare waterlopen van 3e categorie die door het gebied lopen. De landelijke wegen die de wooncluster begrenzen, worden begeleid door deze beken.

De wegen door het gebied omvatten zowat allemaal recreatieve fiets- en wandelroutes: het Gaverwandelpad, het mountainbikeparcours 'groene lus' en de aanlooproute Leie-Schelde route.

Het deelgebied 2 is eveneens in agrarisch gebruik. Het is in hoofdzaak een verzameling van weilanden.

De E17 scheidt het gebied van de woonkern Stasegem en het recreatiedomein 'De Gavers'. De E17 ligt er op een verhoogde berm. In het zuiden wordt het gebied begrensd door het Kanaal Bossuit-Kortrijk. In het noorden vormt de spoorlijn Kortrijk-Brussel de grens. De recente aanleg van de N391 vergroot de barrièrewerking met het kanaal waardoor het gebied nog meer geïsoleerd komt te liggen. Het gebied functioneert hierdoor als een soort no-mans land, weinig toegankelijk en met weinig dynamiek. Behalve de bebouwing langs de Iepersestraat wordt het gebiedje gestructureerd door een aantal hoeses.

Twee beken doorkruisen Esser: de Pluimbek en de Keibeek. Het gebied wordt tevens gekenmerkt door een centrale depressie met waardevolle natte graslanden en omvat kleine landschaps- en reliëfelementen. Door deze landschapselementen oogt het gebied vrij gesloten. Bij het doorkruisen volgen de verschillende zichten elkaar op. Zo goed als het gehele gebied is van nature overstromingsgebied (NOG). Dit vraagt om bijzondere aandacht voor de waterhuishouding.



Visie

Het gebied wordt als 'rustplek' behouden met een agrarische hoofdbestemming. Het onbebouwde karakter, de fragmentatie door kleine landschapselementen en de traditionele hoevecomplexen zijn belangrijke elementen om te bewaren en te versterken. Bovendien vormt Esser een onderdeel van de corridor Leie-Gavers-kanaal die op bovenlokaal niveau (PRS West-Vlaanderen) erkend wordt.

Het deelgebied 1 dat aansluit bij de Gavers is een belangrijke complementaire ruimte ten aanzien van het natuurgebied enerzijds en het recreatiegebied anderzijds. Het accent ligt er op het behoud van het aanwezige landschap. Aansluitend bij het natuurgebied kunnen geen harde recreatiefuncties worden toegelaten.

Het gebied is op verschillende manieren van belang.

- Het is één van de weinige sites langs de E17 die een uitzicht geeft op het landschap. Vanop de E17 vormt het een belangrijk open fragment van de streek.
- Vanuit de verschillende dorpen ten zuiden van de E17 worden de Gavers door recreanten bereikt via dit gebied. Het vormt een onderdeel in het parcours dat vanuit het landbouwgebied tot aan de Gavers reikt.

De woningen in de rand en nabij de spoorlijn en de E17 vormen duidelijk andere ruimtelijke elementen dan de cluster centraal in het gebied. De randbebouwing is kleinschalig. De ontwikkelingen dienen er zeer beperkt te blijven.

De centrale cluster (nu nog agrarisch gebied) is dominant aanwezig in de ruimte. Een zekere dynamiek is er aanwezig. Een uitbreiding van het aantal woongelegenheden is niet wenselijk. Wel krijgt land- en tuinbouwbedrijvigheid ontwikkelingskansen. Een 'vergroening' door aanplantingen met houtkanten en heggen wordt ingezet om het geheel beter op te nemen in de beboste omgeving.

Wegens de slechte bereikbaarheid met de auto van zowel de randbebouwing als de centrale cluster zijn verkeersgenererende of



Leiedal, maart 2011

publiekstreckende functies niet wenselijk. De wegen dienen hun landelijk karakter te behouden, onder meer door hun belang voor de zachte weggebruiker.

Het deelgebied 2 dient wel beter te worden aangewend voor zachte recreatie. De druk vanuit de Gavers en vooral vanuit de paardenmanege in de buurt van Esser is groot. Ook voor de bebouwde omgeving van Stasegem (Harelbeke), Stationswijk (Deerlijk) en Zwevegem kan het gebied als recreatiegebied een meerwaarde betekenen. De enige route voor paarden, fietsers, wandelaars, ... die momenteel aanwezig is, kan worden aangevuld met andere routes. Hiervoor kan de bestaande structuur van beken, bomenrijen en perceelsranden richtinggevend zijn. Bovendien zijn al heel wat diepe insteken in het gebied aanwezig. Het gaat erom deze paden publiek toegankelijk te maken en de ontbrekende stukken te sluiten.

Er wordt een grotere samenhang nagestreefd tussen de bebouwing, de diepe insteken en het water enerzijds, de circulatie voor zachte recreatie en groenstructuur anderzijds. Dezelfde landschapsinstrumenten als in het eerste deelgebied worden toegepast, zoals de uitbreiding van de bomenrijen en houtkanten langs de private opritten en de waterlopen. De recreatieve paden kunnen de beken en de perceelsgrenzen met begroeiing ondersteunen. Op deze manier ontstaat een coulissenlandschap met zeer veel verschillende en evoluerende zichten, dat aansluit bij het historische landschap van de Gaverbeekdepressie.

In het gebied tussen Gavers en kanaal blijft grondgebonden landbouw de hoofdactiviteit. De landbouwers worden op die manier ook de beschermers van het landschap. Een belangrijk instrument zijn de landschapsbedrijfsplannen. Via beheersovereenkomsten kan het beheer en onderhoud op lange termijn worden gegarandeerd. Aangezien de uitwerking van deze plannen steunt op de vrijwillige medewerking van de landbouwers, zal de opwaardering van het landschap geleidelijk tot stand komen. In dit gebied hebben zich reeds een aantal landbouwers geëngageerd.



In te zetten kleine landschapselementen: bomenrijen, houtkanten en heggen.

*Deze schematische voorstellen mogen geenszins op perceelsniveau worden gelezen.
Waar welke ingrepen zullen plaatsvinden hangt af van situatie tot situatie en mogen de
landbouwbedrijfsvoering niet hinderen.*

Vluchtfoto Esser.



Simulatiefoto wensbeeld Esser met een mogelijke invulling van het landbouwgebied.



Schematische voorstelling:

Versterking van het landschap tussen kanaal en Gavers via houtwallen, bomenrijen en heggen.



9.3 Graftenlandschap van Banhoutbos tot kanaal

Beschrijving

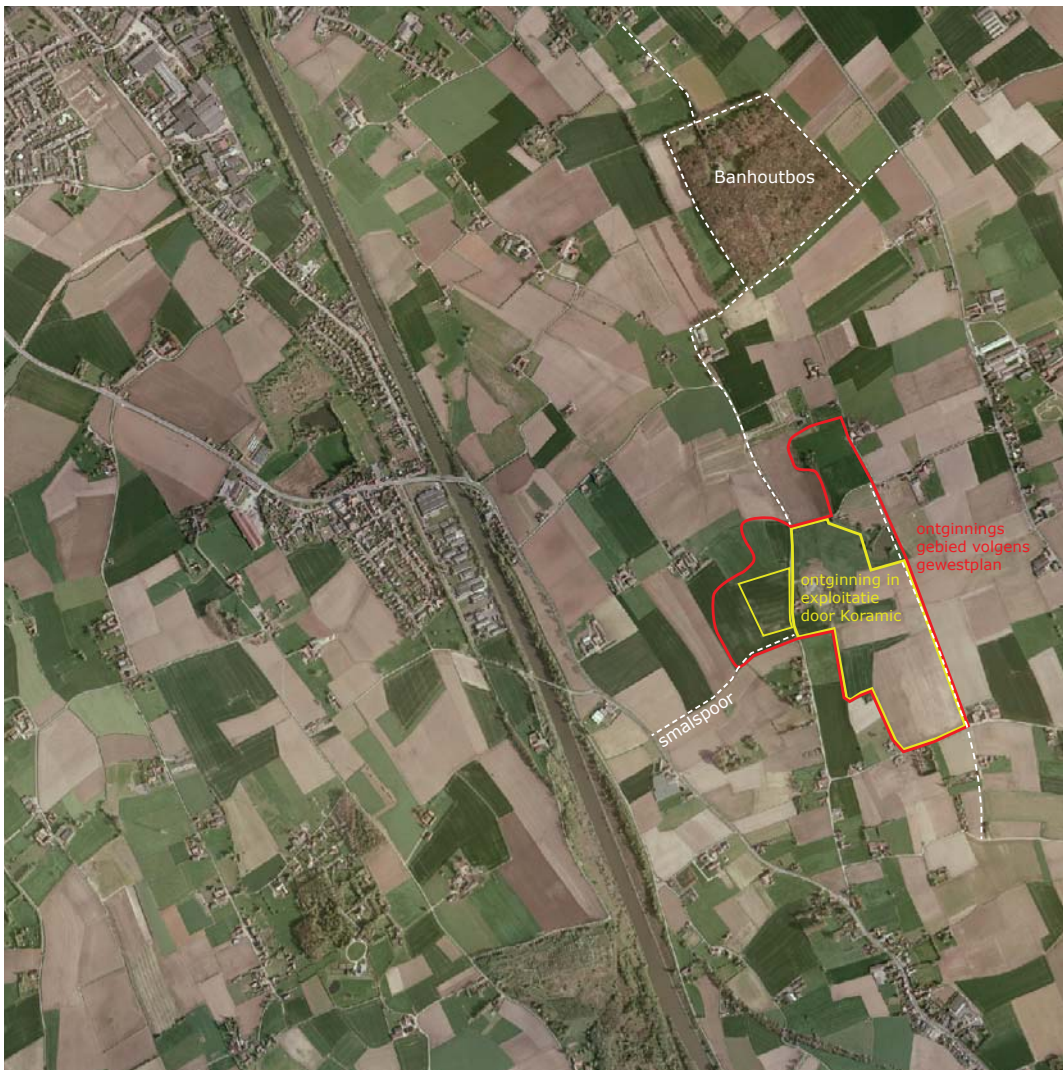
Het gebied in de omgeving van Banhoutbos naar het kanaal is een golvend agrarisch productielandschap, dat wordt gekenmerkt door akkerland met verspreid in het landschap een aantal vrij grote landbouwzetels (intensieve veeteelt). Het gebied ontsluit via de Kwadestraat. Langs deze weg zijn ook een aantal zonevreemde woningen gebouwd.

De landbouwgronden zijn door het intensief gebruik en de schaalvergroting verschaald. Hier en daar zijn nog restanten van een rijker beplant gebied: kleine houtkanten en stukjes graften nagenoeg zonder beplanting. Doordat het gebied lichtjes helt zijn de zichten vanuit de landelijke Kwadestraat naar het kanaal wijds. Van hieruit heeft de recreant prachtige vergezichten op de kanaalomgeving.

Het gebied wordt vanuit het kanaal visueel begrensd door het Banhouthos. Het bos werd als natuurgebied ingekleurd in het gewestplan. Het parkbos is privaat eigendom. Enkel de dreven rond het park zijn toegankelijk voor het publiek en worden vaak gebruikt door wandelaars en mountainbikers. Een grote recreatieve functie heeft het bos dus niet. Het bos heeft wel een belangrijke landschappelijke waarde. Door z'n hoge ligging is het bos een baken in het golvend landschap van de Kleikoppen.

Een meer specifieke zone nabij het Banhoutbos is het kleiontginingsgebied langs de Kwadestraat. Het gebied krijgt verschillende grondkleuren (nabestemming na ontginning): natuurgebied, groengebied en agrarisch gebied. Een deel waar reeds ontginning is uitgevoerd, werd bestemd voor bos en natuur. Het ontginningsgebied kan een (belangrijke) rol vervullen bij de landschapsopbouw van de omgeving van het Banhoutbos, en kan in de toekomst de rol van ecologische stapsteen vervullen.

Het gebied is moeilijk te doorkruisen met de auto, wat de recreatieve waarde ervan vergroot. Een attractief element is de bedding van het historische smalspoor tussen het kanaal en het ontginningsgebied dat nog steeds als pad kan worden afgewandeld.



Visie

Het landbouwgebied, dat de koppeling vormt tussen het Banhoutbos, het ontginningsgebied en het kanaal, kan als lokale natuurverbinding tussen de verschillende complexen worden uitgebouwd. Met een intensief gebruikt landbouwareaal is dit geen evidente opgave. Het gebied werd immers bestemd als agrarisch gebied in het gewestplan. Dit betekent dat landbouwactiviteiten hier de hoofdfunctie zijn en blijven.

De landschappelijke ingrepen moeten daarom ook bijdragen tot de landbouwfunctie van de gronden. Een eerste element om het landschap op te waarderen is het herstel van het systeem van graften.

De functie van deze graften is veelzijdig.

- Door op de hoogtelijnen hier en daar opnieuw graften aan te leggen en te beplanten met laag groen en struiken, ontstaan stapstenen voor fauna en flora.
- Ze vervullen ook een belangrijke rol voor de landbouw. Ze verhinderen dat waardevolle bodem verder afspoelt.
- Ze bouwen namelijk mee aan het gevarieerde landschap van het kanaalpark.

Dit dient uiteraard gefaseerd te worden uitgevoerd en in nauwe samenwerking met de landbouwers. Een eerste tracé die hiervoor mogelijks in aanmerking komt is de bestaande buurtweg. Langs dit tracé kan een graft worden ingericht, met grasstrook.

Een tweede actie is de uitvoering van de nabestemming voor een gedeelte van het ontginningsgebied Kwadestraat. Door het gebied te vernatten met een tweetal waterplassen en daarnaast te beplanten wordt het aantal natuurlijke fragmenten in het kanaalpark uitgebreid. Bovendien wordt de ecologische koppeling tussen het Banhoutbos en de vaarttaluds vergroot, wat de verplaatsing van kleine dieren vergemakkelijkt. Om deze actie uit te voeren zullen afspraken moeten worden gemaakt/onderhandelingen worden gevoerd met de private eigenaar van de gronden.



Deze actie kan worden gekoppeld aan de zoektocht naar bosuitbreiding in de omgeving van het Kanaal. In de ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos voor de regio Leiestreek, uitgewerkt door het Vlaamse Gewest (oktober 2008), wordt het versterken van de natuurwaarden en de bosstructuren van het Banhoutbos vooropgesteld. In deze visie wordt geopteerd om deze uitbreiding zoveel mogelijk te voorzien weg van het kanaal. Op die manier worden de markante steilranden en zichtlocaties naar het water maximaal vrijgehouden.

De laatste maatregel in dit kanaallandschap is de ontsluiting van het gebied met een wandeltracé tussen het kanaal en het Banhoutbos, zodat de recreant voluit kan genieten van het breedse landschap. De bestaande trage wegen kunnen hiervoor worden ingezet. Er is het smalspoor, waardoor het ontginningsgebied kan worden ontsloten naar het kanaal. Ook de trage weg tussen het Banhoutbos en het ontginningsgebied kan worden aangepakt. Deze actie is enkel zinvol als ook het tracé tussen de N8 en het kanaal wordt verzekerd. Dit is de voorwaarde om het smalspoortracé als verbindend element tussen het kanaal en de Kwadestraat op te waarderen.

Het geheel van acties:

- De opwaardering van het landschap
- De uitvoering van nabestemming van het ontginningsgebied Kwadestraat
- De bosuitbreiding aan Banhoutbos
- De doorwaadbaarheid van het gebied met trage wegen, dient meer in detail te worden onderzocht alvorens concrete uitvoering op het terrein mogelijk is

*In te zetten kleine landschapselementen:
graften met aanplanting.*

Deze schematische voorstellen mogen geenszins op perceelsniveau worden gelezen. Waar welke ingrepen zullen plaatsvinden hangt af van situatie tot situatie en mogen de landbouwbedrijfsvoering niet hinderen.

Vluchtfoto omgeving Banhoutbos.



Simulatiefoto wensbeeld omgeving Banhoutbos met een invulling van het ontginningsgebied Kwadestraat



*Schematische voorstelling:
Versterking van het landschap tussen Banhoutbos en kanaal via de aanleg van grafen.*



*openhouden van de zichtassen
van het hogergelegen
Banhoutbos richting kanaal*

*Schematische voorstelling van
de nabestemming van het
ontginningsgebied Kwadestraat,
zoals opgenomen in het MER-
rapport terzake.*

9.4 Verwevingsgebied tussen Mortagnebos en Orveytbos

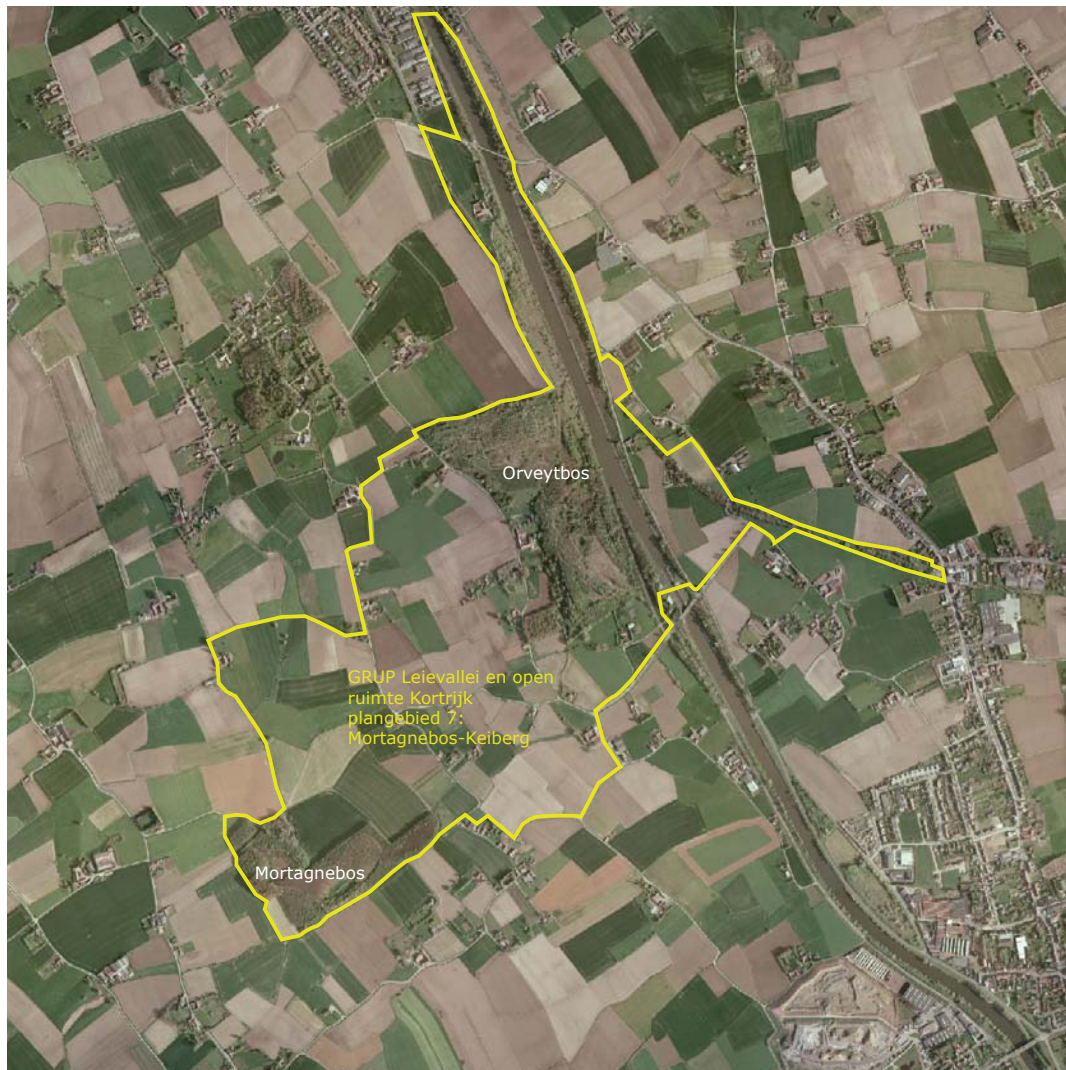
Beschrijving

Het gebied omvat van west naar oost het Mortagnebos, de vallei van de Mortaanse beek en het Kraaibos (Orveytbos) langs de westelijke zijde van het kanaal. Het gebied sluit aan op de kanaalbossen langs de oostelijke zijde van het Kanaal Bossuit-Kortrijk.

De graslanden in de vallei van de Mortaanse beek zijn relictten van waardevolle halfnatuurlijke hooilanden. Het gebied sluit aan op de bosrelictten van het zandig interfluvium Schelde-Leie en in die zin ook bij de natuur- en bosgebieden van de Vlaamse Ardennen.

Binnen het gebied zijn verschillende (oude) landbouwbedrijven gelegen. In het gebouwencomplex dat dichtst bij het beschermd monument 'Sint-Pietersbrug' gelegen is, was vroeger een café-taverne 'Pietershof' ondergebracht.

Voor het overige omvat het gebied verschillende zonevreemde woningen, verspreid over het gebied.



Visie

Voor de uitwerking van het (schematisch) landschapsplan wordt de visie van het **gewestelijk RUP 'Leievallei en open ruimte omgeving Kortrijk'** (beslissing Vlaamse Regering 7 november 2008) gerespecteerd en vertaald in concrete voorstellen voor het aanplanten van KLE's tussen Mortagnebos en Orveytbos.

In het gewestelijk RUP worden volgende visie-elementen aangehaald:
'De ruimtelijke visie voor het zandig-lemig en lemig interfluvium Leie-Schelde houdt in dat de landbouw wordt aanzien als structuurbepalend. Daarnaast worden ook de ecologisch belangrijke boscomplexen met hoofdfunctie natuur als structuurbepalend gezien zodat ze worden uitgebreid. In de belangrijke beekvalleien vormen landbouw en natuur globaal genomen nevenfuncties. Mortagnebos en Orveytbos en het bosje ten oosten van het kanaal maken deel uit van deze ecologisch belangrijke boscomplexen en worden opgenomen in het VEN-gebied en bestemd als natuurgebied en bosgebied.'

Voor het gebied tussen Mortagnebos en Orveytbos is het ruimtelijk beleid gericht op verweving van de landbouw, natuur, bos en waterberging, landschapsherstel, instandhouding van kleine landschapselementen en beekgebonden ecotopen. In functie van de verweving en de instandhouding van landschapselementen en beekgebonden ecotopen wordt financieel ondersteuning verwacht vanuit het sectorbeleid.

Eén van de doelstellingen voor het plangebied is het versterken van het Mortagnebos. De percelen aansluitend bij het bestaande bos tot en met de Mortaanse Beek (met inbegrip van een oeverstrook van 10 meter) worden bijkomend aangeduid als bosgebied. Ook verder oostwaarts wordt een strook langs de Mortaanse Beek aangeduid als bosgebied, waarbij de bestaande tuin maximaal gevrijwaard blijft.

Tussen de kanaalbossen en Mortagnebos wordt gekozen voor een overdruk natuurverweving in de zin van het decreet natuurbehoud, voor de overgang tussen beide gebieden met natuurlijke waarde. Deze overdruk wordt geconcentreerd langs zuidelijke zijde, omwille van de ligging in de vallei van de Mortaanse Beek. Voor het sterk glooiende en landschappelijk waardevolle gebied wordt de mogelijkheid geboden om de aanwezige reliëf- en natuur- en kleine landschapselementen van het beekdal van Ollieberg- en Braambeek te versterken. Actieve landbouwzetels worden niet aangeduid met een overdruk natuurverweving, dit om voldoende mogelijkheden te bieden voor de verdere uitbating van het bedrijf.

Ook een beperkte uitbreiding van het Orveytbos en de bebossing langs het Kanaal Bossuit-Kortrijk wordt voorzien, langs oostelijke zijde langs de Knokkestraat en langs zuidelijke zijde tussen de bestaande bebossing en de Kraaibosstraat. Door het gelijktijdig uitbreiden van het huidige Orveytbos, de versterking van de beekvalleien, een bosuitbreiding aan het Mortagnebos zal de natuurfunctie van het gehele gebied versterkt worden.'



Leiedal, maart 2011



In te zetten kleine landschapselementen: bosjes en poelen.

Deze schematische voorstellen mogen geenszins op perceelsniveau worden gelezen. Waar welke ingrepen zullen plaatsvinden hangt af van situatie tot situatie en mogen de landbouwbedrijfsvoering niet hinderen.

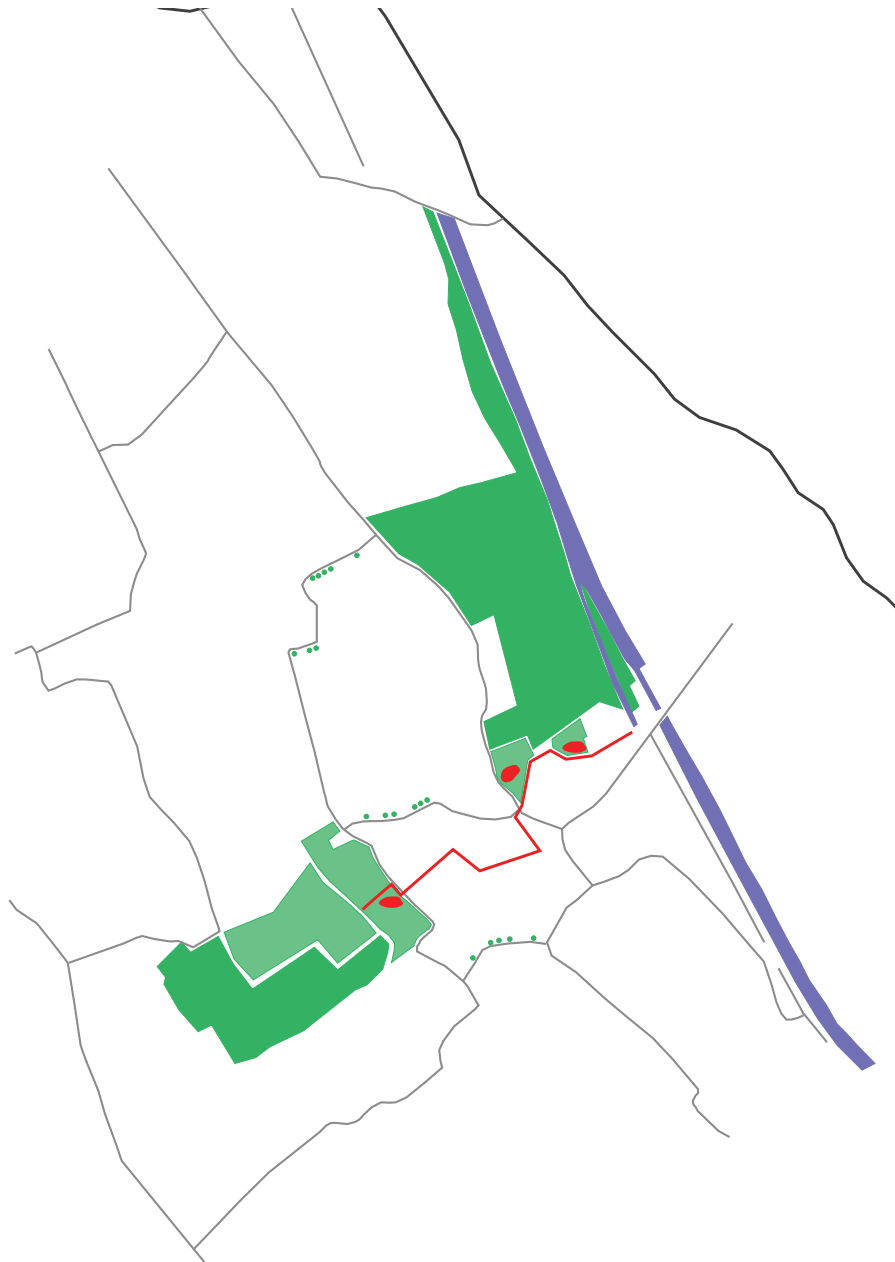
Vluchtfoto omgeving Mortagnebos.



Simulatiefoto wensbeeld omgeving Mortagnebos met een mogelijke invulling van het landbouwgebied.



*Schematische voorstelling:
Versterking van het landschap tussen Mortagnebos en Orveytbos met poelen en bosjes.*



10 Hotspots

Het kanaallichaam, de kanaaldorpen en eco-agrarische kanaallandschappen worden vervolledigd met de 'hotspots'. Het zijn de aanknopingspunten met de Leie en de Schelde, en met Transfo, op de wip tussen de verstedelijkte kanaalzone en het open kanaallandschap.

De beide koppen maken reeds deel uit van een recreatieve omgeving:

- De kanaalkop aan de Leie profiteert mee van de heraanleg van de Leieboorden en haakt zich vast aan de activiteiten die plaatsvinden in het Albertpark, de skatebowl en binnenkort Buda-beach. Ook langs het kanaal hebben zich een aantal recreatieve trekkers gelokaliseerd: het openlucht zwembad, de tennisclub de Wikings, de Kortrijkse kajakclub.
- Het historische pompgebouw van Bossuit aan de kanaalkop aan de Schelde werd 10-tal jaren geleden omgebouwd tot het streekbezoekerscentrum van de Scheldestreek. Het gebouw op zich en de activiteiten in de rand, zoals de aanlegsteiger voor pleziervaart en het clubhuis van de Wakeboarders, zorgen voor heel wat toeristische activiteit in deze omgeving.

Transfo, nagenoeg halfweg langs het kanaal, wordt in de komende jaren herbestemd tot een toeristisch-recreatieve trekpleister die aansluiting zoekt met de accommodatie op de site van de Brug, zoals de Zwevegemse kanoclub Sobeka.

Nergens anders langs het kanaal, dan op deze drie plekken, is het recreatieve programma zo duidelijk aanwezig. Door hun ligging kan ook telkens een koppeling worden gemaakt met andere recreatieve structuren in Zuid-West-Vlaanderen:

- Met de recreatieve fietsroute met alle bijhorende mogelijkheden langs de Leie
- Met het landschap van de Scheldemeersen in Bossuit
- Met het fietsroutenetwerk van het Interfluvium aan Transfo

10.1 Ambitie

De drie hotspots zijn de plekken bij uitstek voor het ontwikkelen van het toeristisch-recreatief programma langs het kanaal. De hotspots zijn dan ook de prioritare zoekzones voor het inbrengen van nieuwe recreatieve programma's, zoals een locatie voor een jeugdhotel, een camping, een toeristisch infopunt over het kanaalpark, fiets- of kanoverhuur, ... Het zijn ook de uitvalsbasisen voor culturele en sportieve programma's die langs het kanaal worden georganiseerd, bv. in kader van 150 jaar kanaal of een watersportweekend langs het kanaal waaraan de verschillende watersportclubs deelnemen.

Om alle elementen van het recreatief programma zoveel mogelijk te kunnen opvangen en de hotspots daarenboven vlot en veilig bereikbaar te maken voor alle recreanten moeten de ruimtelijke condities zo optimaal mogelijk zijn.

In dit hoofdstuk worden niet zo zeer programmatorische keuzes gemaakt, maar veeleer ruimtelijke ingrepen voorgesteld die het contact met het kanaal vergroten en hierdoor de potenties van de plek maximaliseren.



Het kanaal is drager van een ruim recreatief programma: waterrecreatie en allerlei vormen van zachte recreatie zijn mogelijk. In de toekomst kan het programma worden aangevuld met logies, uitzichtpunten, picknickplekken en specifieke randaccommodatie voor de recreanten (zoals een infopunt en bezoekersparking op Transfo).

Zicht op de toegang tot het openlucht zwembad langs de Abdijkaai.



Zicht op één van de drie geklasseerde sluizen vanuit de kop aan de Leie. Dit stuk van de stedelijke kades oogt opvallend groen.



Zicht op het Albertpark aan de overkant van de Leie, ter hoogte van de kop van de Leie.



10.2 Groene oase aan de kop van de Leie

In de stad Kortrijk mondt het kanaal uit in de Leie in een oase van groen. Het kanaal is hier op z'n smalst (doorvaart voor 300 ton). Momenteel valt het gebied buiten de maalstroom van de grote stedelijke bewegingen. Nochtans situeren zich hier een aantal stedelijke functies met als trekker het openlucht zwembad. Het samenspel van de beschermde sluis, het vernieuwde stadspark (Albertpark) en de skatebowl rond de nieuwe Ringbrug over de Leie is het nieuwe attractiepunt voor recreanten in de stad. Het kanaal tussen Leie en brug en Gentssteenweg sluit hier bijna naadloos op aan.

Probleemstelling

Vanop de kaarten stellen zich ogenschijnlijk weinig problemen in deze omgeving. De druk op het gebied is nochtans niet te onderschatten. Tijdens de zomermaanden is de Abdijkaai vaak overbelast door parkerende voertuigen. De Vlaanderenkaai (eenrichtingsverkeer) wordt dan weer belast met teveel doorgaand verkeer voor zo'n smalle weg. Ook de inrichting van het wegprofiel komt de kanaaloevers niet ten goede. Een parkeerstrook neemt de eerste meters tussen de kanaaloever en de weg in beslag. Hierdoor valt dit stuk van het kanaal uiteen in drie aparte zones, namelijk twee kades en het kanaal tussenin.

Hotspot 1

Doelstelling: kaaien en kanaal inrichten als één groen geheel

Aan het functionele gebruik van beide kaaien valt weinig te veranderen. De stedelijke activiteiten blijven er en de Vlaanderenkaai is meer dan een weg voor plaatselijk verkeer binnen het mobiliteitsplan.

Wel kunnen de groene oevers van het kanaal worden gekoppeld aan de groene Leieboorden in de omgeving van de Ringbrug iets verderop. Het scharnierpunt aan de oude sluis speelt hierin een belangrijke rol. Deze charmante plek oogt nu al groen en door deze inrichting nog verder door te trekken langs het kanaal, ontstaat een nieuw stadspark voor Kortrijk, dat de kop van het kanaal op gelijke voet brengt met de Leie.

Hiervoor wordt een nieuw wegprofiel voorgesteld, waarbij:

- De parkeerstrook wordt weggehaald van de oever en deze ruimte wordt toegekend aan de zachte weggebruiker (zowel de wandelaar als de fietser)
- De keuze van de bestratingsmaterialen beter aansluit bij de groene oevers en bovendien een vertragend effect heeft op het autoverkeer

Daarnaast worden de oevers opgekuist van opschietend groen. In plaats hiervan moet gericht worden gewerkt met oeverbeplanting die een ecologische meerwaarde kan bieden aan dit groene stukje kanaal in Kortrijk.

Voor de recreant kan extra ruimte worden gewonnen op het water. Dit stuk wordt momenteel niet gebruikt voor goederenvervoer. Omwille van de smalle doorgang (tot 300 ton) is de doorvaart beperkt tot pleziervaart tussen Schelde en Leie. Het biedt de mogelijkheid om een aantal pontons op het water te leggen. Deze houten installaties geven een extra dimensie aan deze groene omgeving.

Het is ook de uitgelezen plek om in de zomer een stedelijk waterevenement te organiseren. Een tijdelijke zomerbar op het water kan al voor heel wat animatie zorgen of waarom niet nadenken over een klein muziekfestival dat de kop van kanaal en Leie extra in de verf zet. Een ponton op het water kan worden gebruikt als podium.

De heraanleg van de oevers en de tijdelijke drijvende constructies op het water hypothekeken de mogelijkheid niet om het kanaal tot 1.350 ton te verbreden.

Bestaande toestand van de Vlaanderenkaai: een parkeerstrook scheidt het fietspad van de groene kanaaloever.



Leiedal, maart 2011



Referentiefoto: een tijdelijke zomerbar op een ponton.



Referentiefoto: een zomerfestival op het water.

Foto-simulatie gewenste toestand: Er wordt voorgesteld om bij heraanleg van de Vlaanderenkaai een breed fietspad aan te leggen langs het kanaal. Voor de recreant worden rustplekken gemaakt op het water (houten ponton). De oevers worden vrijgemaakt van opschietend groen. In plaats hiervan wordt gericht oeverbeplanting voorzien.



10.3 Nieuwe bestemming voor Transfo Zwevegem

Transfo scharniert tussen het stedelijke en open landschap van het kanaalpark.



Een lange stenen muur scheidt de parking van 'de Brug' van het kanaal. De muur accentueert de lineariteit van het kanaal, die op deze plek heel nadrukkelijk aanwezig is.



Op de betonnen draagstructuur van de leidingen werd een touwenparcours uitgewerkt. Ook de waterbassins langs het kanaal werden in het avontuurspel opgenomen. Verschillende vzw voor buitenrecreatie maken hiervan gebruik.



Transfo wordt net zoals de kop aan de Leie en aan de Schelde aangeduid als een hotspot binnen de geïntegreerde visie voor het Kanaal Bossuit-Kortrijk. Deze nieuwe rol in het kader van de recreatieve functie van het kanaal heeft Transfo te danken aan de vele potenties op de site. De voormalige elektriciteitscentrale wordt momenteel omgevormd tot toeristisch-recreatieve en culturele trekpleister voor de regio. Bovendien is Transfo een uniek staaltje industrieel erfgoed. De ligging tussen het stedelijk en het open landschap, langs het minst boeiende deel van het kanaal, maakt de site (met de hoge schouwen) nog meer omnipresent langs de oever van het kanaal. Transfo wordt dan ook terecht erkend als een strategisch fragment langs het kanaal.

Probleemstelling

De verlaten Zwevegemse elektriciteitscentrale staat aan de vooravond van een belangrijke transformatie. In het kader van de reconversie van de Transfo werd in juni 2006 een masterplan opgemaakt voor de site.

Momenteel is de site van 9 hectare nog grotendeels een industriële enclave. De betonnen buiteninfrastructuur en de waterbassins worden wel al gebruikt voor avontuurlijke sporten. In de gebouwen werd recent een fuifzaal ingericht.

In de komende jaren wil de vzw Transfo uitbouwen tot een toeristisch-recreatieve trekpleister met een regionale uitstraling. De vzw wil de site op die manier definitief openstellen en teruggeven aan de gemeenschap, om er te vertoeven in een aangenaam groen kader, om er avontuurlijk te sporten, om er doorheen te fietsen of te wandelen, om er cultuur te beoefenen, mensen te ontmoeten, ...

Deze ambitie wordt niet zomaar gerealiseerd. De kosten voor de renovatiewerken en de installatie van het vooropgestelde programma vragen tijd en financiële middelen. Een opvolging door een permante projectmanagement is in deze procedure van groot belang. Binnen de contouren van het project stuurt de overheid ook aan op een publiek-private samenwerking en zijn nieuwe partners steeds welkom om het ambitieuze programma waar te maken. Concreet wordt hierbij gedacht aan watersport en -recreatie, avontuurlijke activiteiten, fietsverhuur, maar ook aan een MICE-centrum, en bijhorende accommodatie (vergaderlokalen, auditorium, tentoonstelling en horeca). Ook de mogelijkheid om logies (bv. jeugdhotel, camping) onder te brengen wordt onderzocht.

Het geheel kan echter niet zonder een sterk inrichtingsplan. Het masterplan van 2006 gaf een voorzet. De renovatiewerken zijn lopende, maar de volledige site moet nog worden ingericht om het publiek zo goed en zo gestructureerd mogelijk te ontvangen. Dit is momenteel de grote uitdaging. Eens hierover consensus is bereikt, kan een volgende fase worden opgestart.

Omdat de betrokken partners zelf onmogelijk kunnen instaan voor de volledige financiering van dit project, worden grote inspanningen verricht om een publiek-private samenwerking tot stand te brengen. Als de overheid en private partners de handen in elkaar slaan, dan is het succes van het herbestedingsproject Tranfo Zwevegem verzekerd.

Hotspot 2

Doelstelling:

Transfo uitbouwen tot de nieuwe ontmoetingsplek voor de kanaalbezoeker

Transfo Zwevegem is het scharnierpunt tussen het (klein)stedelijke en het landelijke Zwevegem. Als ruimte gelegen aan het kanaal is de voormalige Electrabelsite een aangewezen plek om deze programma's onder te brengen die het diffuse en fijnmazige toeristisch-recreatief netwerk van Zwevegem ondersteunen en die tegelijkertijd het hogere schaalniveau van het kanaalpark ambiëren. Er wordt ondermeer gedacht aan het uitbouwen van een regionaal ankerpunt voor avontuurlijke sporten, in combinatie met de recreatieve mogelijkheden in het provinciaal domein de Gavers. Transfo zal ook worden ingezet als zogenaamd 'inwandelpunt' voor het wandelnetwerk 'Land van Mortagne'. Op die manier wordt het kanaalpark betrokken bij de toeristisch-recreatieve uitbouw van het interfluviumlandschap.

Momenteel wordt op twee sporen gewerkt.

- Het landschapsbureau Devigne (Parijs) werkt, samen met de werkgroep Transfo, een inrichtingsplan uit voor de ganse site, waarbij wordt gezocht om de verschillende bestaande elementen (bv. de citernes) en de nieuwe ingrepen (bv. bezoekersparking) aan elkaar te verweven tot één geheel. De strategie van het maken van 'kamers', aan de hand van groenaanplantingen, wordt hiervoor gebruikt. Elke kamer kan een specifiek onderdeel van het programma in zich opnemen. Het gebouwencomplex blijft de centrale spil op de site en moet langs alle kanten vlot bereikbaar zijn, ook vanop de kade. Ook hiervoor wordt een voorstel uitgewerkt. De plannen zijn in opmaak.
- Het tweede spoor is de zoektocht naar financiële middelen om het programma te realiseren. In 2009 werd het kernprogramma scherpgesteld en gekoppeld aan het renovatiedossier van de gebouwen. De focus blijft recreatie (o.a. avontuurlijke sporten, de duiktank in de citerne) gekoppeld aan MICE, al dan niet voorzien van randfaciliteiten zoals horeca. De vzw Transfo heeft onder meer recent de garantie gekregen dat Vlaanderen de meerjarige enveloppe-financiering voor Transfo Zwevegem blijft ondersteunen. Er worden ook nog steeds private partners aangesproken en warm gemaakt om te participeren aan het project. Dit is echter geen eenvoudige opdracht.

De Provincie West-Vlaanderen, agentschap RO Vlaanderen onroerend erfgoed, Westtoer, Toerisme Leiestreek, Toerisme Vlaanderen zijn reeds partners van bij het begin van het project. Samen met Zwevegem, de Intercommunale Leiedal en nog een aantal actoren worden heel wat inspanningen verricht om de voormalige elektriciteitscentrale uit te bouwen tot de nieuwe ontmoetingsplek voor de kanaalbezoeker.



10.4 Pompegebouw: scharnier tussen kanaal en Schelde

Het oude pompegebouw van Bossuit werd gerenoveerd als regionaal centrum voor toerisme en V.V.V. en fungeert ook als lokaal ontmoetingscentrum.



Momenteel is de aanleg van de omgeving rond het pompegebouw erg versnipperd. Bovendien is het kanaal en de monding in de Schelde nagenoeg onzichtbaar vanaf het pompegebouw.



Komende uit het dorp is het pompegebouw niet zichtbaar langs de Doorniksesteenweg. Een bestaande woning belemmert het zicht.



In het kader van de gebiedsgerichte werking van de provincie West-Vlaanderen werd in 1998 het initiatief genomen om in de West-Vlaamse Scheldestreek een specifieke toeristisch-recreatieve werking op te zetten. Het oude pompegebouw van Bossuit, gelegen aan de samenvloeiing van de Schelde en het Kanaal Bossuit-Kortrijk, werd in gebruik genomen als thuisbasis van de V.V.V. West-Vlaamse Scheldestreek (watertoerisme, wandel-, fiets- en ruitertoerisme) en lokaal ontmoetingscentrum voor de bewoners van Bossuit. Met dit samenwerkingsverband tussen de gemeenten Avelgem, Anzegem, Deerlijk, Spiere-Helkijn en Zwevegem wordt sinds 1999 effectief gewerkt aan het uitbouwen van het toerisme en de (dag)recreatie in de streek. Nu is het Oude Pompegebouw de ideale startplaats voor een recreatieve tocht door het Zuiden van de Leiestreek (Scheldevallei). Het Pompegebouw huisvest een 'bezoekerscentrum' en een aantrekkelijke onthaalruimte met tentoonstelling die de bezoeker wegwijs maakt in de regio. In het gebouw wordt ook een horecazaak uitgebaut; dit is de ideale verzamelplek voor recreanten vóór of na een daguitstap in de streek.

Probleemstelling

Intern werd het pompegebouw op een kwaliteitsvolle wijze heringericht. Ook voor de omgevingsaanleg werden aanzienlijke inspanningen geleverd. Toch kan de kwaliteit van deze omgevingsaanleg nog sterk worden verhoogd. Deze locatie is immers een unieke plek. De aansluiting van het Kanaal Bossuit-Kortrijk met de Schelde creëert een mooi wateroppervlak. Jammer genoeg is dit onvoldoende zichtbaar vanaf de Doorniksesteenweg.

Programmatorisch krijgt het pompegebouw een nieuwe 'drive'. Na 10 jaar kan de werking tevreden zijn met de bereikte resultaten. Maar het uitbouwen van informatief streekcentrum dat sterk verankerd is aan de kanaalomgeving kan op korte termijn zowel het centrum ten goede komen, als het kanaalpark (als een geheel van verschillende toeristische attracties) nog meer op de recreatieve kaart plaatsen. Momenteel worden een aantal voorstellen concreet uitgewerkt.

Hotspot 3

Doelstelling: vergroten van het contact met het water

Voor de heraanleg van de omgeving van het pompgebouw in Bossuit vormt het andere uiteinde van het kanaal (in Kortrijk) een zeer goede referentie. In Kortrijk werd de omgeving van de aansluiting van het Kanaal Bossuit-Kortrijk op de Leie grondig heraanlegd. Het bestaande Albertpark werd verlaagd tot de oevers van de Leie. Ook de brughoofden van de nieuwe Groeningebrug werden verder van de Leieoevers geplaatst om het park onder de brug te laten doorlopen. En alle overbodige infrastructuur en groen werd verwijderd om het contact met het water te vergroten.

Bij de omgevingsaanleg van het pompgebouw van Bossuit moet dezelfde ambitie en kwaliteitsniveau worden nagestreefd: het contact met het water door de kruising van de Schelde met het Kanaal moet worden vergroot met een aantal eenvoudige ingrepen:

- Alle onnodige infrastructuur en hoogstammig groen, die het uitzicht op het water belemmeren, moet worden verwijderd.
- De bestaande oever kan worden geoptimaliseerd, door de bestaande groene ruimte op een heel geleidelijke manier af te zakken naar het water. Kanaal en pompgebouw vormen hierdoor veel meer één geheel.

Om te komen tot een zo'n ruim mogelijk perspectief op de kop van de Leie zal de samenwerking met het Waalse Gewest en met W&Z belangrijk zijn.



Bestaande toestand: hoogstammig groen en infrastructuur belemmert het zicht op het water en het landschap van de Scheldevallei.



Foto-simulaties gewenste toestand. Het zicht en contact met het water wordt vergroot door het verwijderen van alle obstakels en het verlagen van de oevers.

Binnen deze studie en de bundel 'Gelijkijdige landschappen voor het kanaal' werden eerste visualisaties voor de omgevingsaanleg van het pompgebouw van Bossuit uitgewerkt. Het accent ligt op een gebruiksvriendelijke open ruimte waarin het uitzicht niet wordt belemmerd door storende elementen. Binnen deze ruimtelijke keuze moet worden gezocht naar een betere locatie voor de twee trekkershutten in de nabijheid van het kanaal.

Ook komende vanuit het dorp is het oude pompgebouw niet zichtbaar langs de Doorniksesteenweg. Een bestaande woning belemmert het zicht. Als dit pand zou kunnen worden verworven, dan kan het zicht worden vrijgemaakt. Dit grote perceel biedt bovendien de opportuniteit om de bestaande parking te verhuizen, weg van de nieuwe publieke ruimte tussen pompgebouw en kanaalkop.

Daarnaast kunnen, op vraag van de recreanten, een aantal diensten op korte termijn worden uitgebouwd, zoals een fietsdouche voor mountainbikers of meer (accommodatie in functie van) trekkershutten. Er wordt geijverd om de sluisen, o.a. de sluis van Bossuit, tijdens het weekend voor pleziervaart terug open te stellen.

In kader van de herinvulling van de kerksite dient ook aandacht te worden besteed aan een kwalitatieve trage verbinding naar het dorp. De functie van het Pompgebouw kan op deze manier worden versterkt.

11

Voorstel van actieplan

KT binnen 3 jaar
 MT van 3 tot 10 jaar
 LT 10 jaar en later

Hierbij een voorstel van actieplan. De uitvoering van het actieplan zal opgevolgd worden door de provincie West-Vlaanderen.

In de kolom trekker en partners wordt het bestuur of de organisatie die de actie trekt en opvolgt in het vetjes voorgesteld. Het trekken van de actie betekent niet dat de trekker ook effectief betaalt.

Nr.	Actie	Omschrijving actiepunt	Deelaspecten	Trekker + partners	Termijn
Kanaallichaam					
Fietsroutes langs kanaal					
1	Aanleg volwaardig fietspad tussen Kortrijk en Zwevegem op de noord-oostelijke kanaaloever	<ul style="list-style-type: none"> • aanleg verhard fietspad tussen Spoorwegbrug Kortrijk en Luipaardbrug (fietsbrug over kanaal) • realisatie wandel- en fietspromenade langs het kanaal t.h.v. het nieuwe woonproject Marbra-Lys (Stasegem) • aanleg verhard fietspad door Stasegembos • aanleg verhard fietspad tussen Stasegembos en kanaaloever • aanleg verhard fietspad tussen Beneluxbrug en aansluiting N391 • aandacht voor vrije ruimte voor mountainbike 	<ul style="list-style-type: none"> • ontwerp • plan en bestek • uitvoering in fases 	Provincie W-VI stad Kortrijk stad Harelbeke gemeente Zwevegem W&Z Westtoer Landbouwsector Fietsersbond	KT
		<ul style="list-style-type: none"> • realisatie van een nieuwe fietsbrug t.h.v. oude sluis Zwevegem 			LT
2	Vervolledigen functioneel fietspad langs N391 op oostelijke kanaaloever	<ul style="list-style-type: none"> • aanleg van dubbel richtingsfietspad tussen Otegemstraat en Knokkebrug 	<ul style="list-style-type: none"> • uitvoering 	AWV - Vlaams Gewest Fietsersbond	KT
Fietsroutes op oude spoorwegtracés					
3	Vervolledigen en veilig inrichten van Guldensporenpad t.h.v. de site Bekaert	<ul style="list-style-type: none"> • aanleg van een ongelijkvloerse kruising (fietsunnel) met N391 • kwalitatieve aanleg van een ongelijkvloerse kruising (fietsunnel) met nieuwe ontsluitingsweg Kapel ter Bede • vervollediging van het Guldensporenpad door de aanleg van een fietspad op het oude spoorwegtracé doorheen de site Bekaert • uitwerken van een voorstel voor de inrichting van de kruising met de Deerlijkstraat en uitvoeren van de werken 	<ul style="list-style-type: none"> • verwerving van gronden • ontwerp • plan en bestek • uitvoering 	Provincie W-Vlaanderen AWV - Vlaams Gewest private eigenaar gemeente Zwevegem Fietsersbond	KT
4	Fietsbrug Moen t.h.v. Trimarsate	<ul style="list-style-type: none"> • realisatie van een nieuwe fietsbrug die de fietsroute Trimarsate op het oude spoorwegtracé Avelgem-Dottignies vervolledigt 	<ul style="list-style-type: none"> • opmaak ontwerp • plan en bestek • uitvoering 	Provincie W-Vlaanderen W&Z Westtoer VVV W-VI Scheldestreek gemeente Avelgem gemeente Zwevegem Landbouwsector Fietsersbond	KT
Fietsroutes kanaal-hinterland					
5	Opwaardering van fietsverbinding tussen kanaal (fietspad noord-oost-oever) en Kapel ter Bede (gefaseerde uitvoering)	stap 1: aanleg van een veilige oversteek tussen de Luipaardbrug (fietsbrug) en de Luipaardstraat, en de inrichting van een vrijliggend breed fietspad langs de Luipaardstraat stap 2: verlenging van Luipaardbrug (over de Visserskaai) naar Luipaardstraat	<ul style="list-style-type: none"> • goedkeuring RUP • plan en bestek • uitvoering 	private ontwikkelaar stad Kortrijk stad Harelbeke Fietsersbond	MT
				Leiedal W&Z Fietsersbond	LT

Nr.	Actie	Omschrijving actiepunt	Deelaspecten	Trekker + partners	Termijn
6	Uitbouw kwalitatieve fietsroute tussen kanaal en provinciaal domein 'De Gavers'	<ul style="list-style-type: none"> • vervollediging van fietspad tussen Brouwerijstraat en Beneluxstraat (Stasegem) langs het perceel van het waterproductiecentrum • aanleg fietspad tussen Beneluxlaan en Iepersestraat (o.a. langs Pluimbeek) 	<ul style="list-style-type: none"> • verwerving van gronden • ontwerp • plan en bestek • uitvoering 	Provincie W-VI stad Harelbeke private ontwikkelaars en landbouwers Landbouwsector	KT
Platforms					
7	Platform 1: stedelijke kades (zonder uitvoering van de verbredingswerken aan het kanaal)	<ul style="list-style-type: none"> • herinrichting van de beide kades tot een kwalitatief publiek domein met nadruk op verblijfsverkeer en recreatieve accommodatie; de heraanleg mag een toekomstige verbreding van het kanaal niet hypothekeken • doorbreken van de kademuur en verlagen van het straatniveau naar het water t.h.v. de Stoopsfabriek • realisatie van een nieuwe fietsbrug t.h.v. Stoopsfabriek (ontsluiting Venningwijk) • aandacht voor het skeelers en skaten bij ontwerp en inrichting 	<ul style="list-style-type: none"> • ontwerp • plan en bestek • uitvoering 	stad Kortrijk W&Z Provincie West-Vlaanderen	MT
8	Platform 2: stedelijke parkstrook met clubhuis en aanlegsteiger voor de kanoclub Kortrijk (gefaseerde uitvoering)	<ul style="list-style-type: none"> • fase 1: aanleg van de omgeving rond de nieuwe locatie Kortrijkse kano- en kajakclub in de omgeving van het sluishuisje 	<ul style="list-style-type: none"> • verwerving van de gronden • ontwerp • plan en bestek • uitvoering 	stad Kortrijk W&Z Koninklijke Kortrijkse kano- en yachtclub	KT
		<ul style="list-style-type: none"> • fase 2: herinrichting van de Visserskaai tussen spoorwegbrug en Ringbrug waardoor meer ruimte kan worden vrijgemaakt voor de aanleg van een brede parkstrook met natuurlijke kanaaloevers • onderzoek van de mogelijkheden voor het aanleggen van een zwemzone 			MT
9	Platform 3: dijk tussen Brug en kanaal (gefaseerde uitvoering)	<ul style="list-style-type: none"> • fase 1: verbreding van jaagpad tussen de site Transfo en kanaal • fase 2: uitvoering van hellend vlak tussen kanaal en Transfosite (onderdeel van de fietsverbinding tussen kanaal en Guldensporenpad) 	<ul style="list-style-type: none"> • ontwerp, dat aansluit bij de inrichtingsprincipes voor het landschapsplan voor de Transfosite (plan Michel Desvigne) • plan en bestek • uitvoering 	vzw Transfo W&Z Westtoer	KT
		<ul style="list-style-type: none"> • aanleg van de nieuwe dijk tot aan de Brug (indien mogelijk met integratie van de bestaande waterbassins en kunst) 			MT
10	Platform 4: toegang Lettenhofpark Knokke	<ul style="list-style-type: none"> • inrichting van een platform dat het niveauverschil tussen kanaal en aangrenzend perceel moet overbruggen i.f.v. de koppeling kanaal-Lettenhofpark • realisatie van een recreatieve verbinding tussen kanaal en Lettenhofpark 	<ul style="list-style-type: none"> • verwerving van de gronden • opmaak van een RUP voor de herbestemming van de landbouwgronden • ontwerp • plan en bestek • uitvoering 	gemeente Zwevegem W&Z Westtoer Landbouwsector	MT
11	Platform 5: rustplek met uitzichtpunt t.h.v. de Souterrain	<ul style="list-style-type: none"> • omvorming van de onverharde parking aan de Souterrain naar een volwaardige rustplek • inrichting met infopaneel, accommodatie groepen, fietsstalling, beperkt aantal parkeerplaatsen • opwaardering van de trap naar de vaarttaluds • autovrij maken van de smalspoorbrug aan de Kwatanestraat en inrichting van een uitkijkpunt 	<ul style="list-style-type: none"> • opmaken RUP • verwerving van de gronden • ontwerp • plan en bestek • uitvoering 	Westtoer gemeente Zwevegem W&Z Natuurpunt Landbouwsector	MT

Nr.	Actie	Omschrijving actiepunt	Deelaspecten	Trekker + partners	Termijn
12	Platform 6: Oliebergpark Moen, ontmoetingsplaats aan het water	<ul style="list-style-type: none"> • overleg over overdracht gronden van W&Z naar gemeente • downgraden van de Sluislaan van de smalspoorbrug tot aan de Souterrain • heraanleg van de Sluislaan tot lokale weg met ruimte voor een veilig fietspad • aanleg van een plein t.h.v. het nieuwe woonproject zodat het woonproject verbonden wordt met het kanaal 	<ul style="list-style-type: none"> • verwerving gronden • ontwerp • plan en bestek • uitvoering 	gemeente Zwevegem Westtoer W&Z IMOG Landbouwsector	MT
13	Platform 7: eco-oever met rustplek t.h.v. Poeldries	<ul style="list-style-type: none"> • aanleg van een ligweide • realisatie van een houten plankier langs de vispaaiplaats en poel • inrichting van een rustplek: picknickbank, fietsstalling, infopaneel paaiplaats 	<ul style="list-style-type: none"> • ontwerp • plan en bestek • uitvoering 	W&Z gemeente Zwevegem VLM NTMB ANB Landbouwsector	KT
Uitbouw van een regionale wateras					
14	Optimalisatie gebruik kanaal voor waterrecreatie	<ul style="list-style-type: none"> • openstellen van de sluisen voor waterrecreatie tijdens het weekend; er wordt aandacht gevraagd voor het optimaal afstemmen met de watersportclubs • behoud van de snelvaartroute tussen sluis Bossuit en brug Moen 	<ul style="list-style-type: none"> • akkoord W&Z • uitbreiding werkingsuren sluiswachter(s) 	VVV Scheldestreek Westtoer W&Z Provincie W-Vlaanderen	
15	Opwaardering en/of aanleg van de infrastructuur voor waterrecreatie	<ul style="list-style-type: none"> • opwaardering omgeving aanlegsteigers: parkeermogelijkheid, infoborden, inrichting rustplek, ... • aanleg van nieuwe infrastructuur voor waterrecreatie • onderzoek naar de mogelijkheid voor het creëren van een zwemzone 		stad Kortrijk stad Harelbeke gemeente Avelgem gemeente Zwevegem Westtoer W&Z VVV Scheldestreek	
Ontsluiting Moen (op niveau van het kanaal)					
16	Studie mobiliteit tussen Leie en Schelde	uitvoering regionale mobiliteitsstudie waarbij de ontsluiting van het ganse Interfluviumgebied wordt onderzocht en aanbevelingen/verkeersoplossingen worden voorgesteld	<ul style="list-style-type: none"> • opmaak mobiliteitsstudie • overleg met alle betrokken partijen op lokaal, regionaal en Vlaams niveau met als doel: het bereiken van een gedragen consensus over de ontsluiting van het Interfluviumgebied 	Provincie W-Vlaanderen AWV Agentschap R-O VI, R.O gemeentes Interfluviumgebied	KT
Inrichting oevers en bermen					
17	Integratie van kunstwerken en bruggen	in het stedelijk landschap: opkuis en inrichting van een aantal brugvoeten tot kwalitatief ingerichte hengelplaatsen	<ul style="list-style-type: none"> • opmaak inrichtingsplan • uitvoering 	Prov. Visserijcommissie W-VI W&Z	MT
		(herstel en) onderhoud van de drie historisch waardevolle sluisen (Kortrijk centrum) met aandacht voor de ecologische waarde		W&Z Agentschap R-O VI, Onr. erfgoed	MT
18	Inrichting rustplek Sint-Pietersbrugje	<ul style="list-style-type: none"> • inrichting van een kleine rustplek: zitbank, fietsstalling, infopaneel • onderhoud Sint-Pietersbrugje • aandacht voor oversteek Kraaibosstraat 	<ul style="list-style-type: none"> • ontwerp • plan en bestek • uitvoering 	W&Z Westtoer gemeente Zwevegem Fietzersbond Agentschap R-O VI, Onr. erfgoed	MT

Nr.	Actie	Omschrijving actiepunt	Deelaspecten	Trekker + partners	Termijn
19	Aanleg van natuurtechnische oevers	Aanleg van een vooroever in natuurlijke materialen zodat een ondiep watervlak ontstaat dat gekoloniseerd wordt door oevervegetatie, waterplanten, ... Deze aanleg biedt ook potenties als vispaaiplaats en als schuilplaats voor fauna. De oevers tussen: <ul style="list-style-type: none"> • Beneluxbrug en Deerlijkstraat (oostelijke oever) • Transfo en smalspoorbrug (westelijke oever) • smalspoorbrug en sluis Moen (beide oevers) met behoud van kwel op de Vaarttaluds • sluis Moen en Moen (alternerend) • Moen en sluis Bossuit (alternerend) 	<ul style="list-style-type: none"> • ontwerp • plan en bestek • uitvoering 	W&Z ANB NTMB Landbouwsector	MT
20	Aanpassing bermbeheer van de kanaaloevers	<ul style="list-style-type: none"> • evalueren van het bermbeheerplan met een differentiatie naar bermtype • bijsturen door maai-beheer, graas-beheer of bos-beheer waarbij wordt gestreefd naar de botanisch en ecologisch meest optimale ontwikkeling • uitvoering van een versneld verschravings-beheer waar voldoende ruimte is (plaggen of uitmijnen) 	<ul style="list-style-type: none"> • ecologische inventaris bermen • evalueren bermbeheerplan • bijsturen bermbeheerplan • uitvoeren bermbeheerplan • monitoren ecologische evolutie 	W&Z gemeente Zwevegem ANB Landbouwsector	KT
21	Laanbomen en houtkanten langs het kanaal	beheer van de bestaande laanbomen t.h.v. de Poeldries en Bossuit; ze versterken het lineair karakter van het kanaal en ondersteunen de natuurverbindingfunctie en belevingswaarde	<ul style="list-style-type: none"> • beheer van de bestaande kwalitatieve beplanting langs het kanaal 	gemeente Zwevegem gemeente Avelgem W&Z ANB Landbouwsector	KT
22	Uitwerking visie 'open versus gesloten oevers'	gericht 'open houden/gesloten maken' van de oevers, waardoor bepaalde vergezichten op het landschap worden geaccentueerd; dit komt zowel de belevingswaarde als de natuurfunctie van het kanaal ten goede; de gesloten groenschermen t.o.v. de IMOG-site worden behouden.	<ul style="list-style-type: none"> • studie 	Leiedal W&Z gemeente Zwevegem gemeente Avelgem Landbouwsector	KT
Ecologisch beheer kanaalbedding als open water					
23	Kanaal als pleister-, rust- en fourageerplaats voor watervogels, vleermuizen	aanleg van broedeilandjes (drijvende met vegetatie) op plaatsen die niet storend zijn voor de scheepvaart	<ul style="list-style-type: none"> • proefopstelling t.h.v. de zwaikom 	INBO W&Z ANB	MT
Watergebonden bedrijvigheid					
24	Watergebonden activiteiten t.h.v. Stasegem	beleidskeuze Kortrijk/Harelbeke/Zwevegem: de zuid-west-oever tussen Luipaardbrug (fietsbrug) en oude sluis (Otegemstraat Zwevegem) wordt prioritair voorbehouden voor watergebonden activiteiten; het jaagpad langs het water wordt behouden	<ul style="list-style-type: none"> • verankering beleidskeuze in richtinggevend deel van de gemeentelijke structuurplannen • indien noodzakelijk: opmaak RUP's 	stad Harelbeke stad Kortrijk gemeente Zwevegem W&Z	KT
25	Menging watergebonden bedrijvigheid/fietspad	t.h.v. de bedrijven Dumoulin (Kortrijk), Koraton (Kortrijk) en Bekaert IV (Zwevegem) wordt gezocht naar een oplossing om de fietsers veilig te laten passeren langs de laad- en loskades	<ul style="list-style-type: none"> • uitvoering haalbaarheidsstudie menging fietspad/ watergebonden activiteiten 	W&Z Leiedal stad Kortrijk gemeente Zwevegem	KT
26	Nieuwe los- en laadkade o.a IMOG	aanleg van een los- en laadkade met extra aandacht voor de veilige en vlotte doorgang van fietsers	<ul style="list-style-type: none"> • opmaak plan • uitvoering 	IMOG W&Z gemeente Zwevegem	KT

Nr.	Actie	Omschrijving actiepunt	Deelaspecten	Trekker + partners	Termijn
Kanaaldorpen					
Algemene acties					
27	Wandelcircuits rond de dorpen	realisatie van het wandelnetwerk 'land van Mortagne'	<ul style="list-style-type: none"> is uitgevoerd 	Westtoer VVV W-VI Scheldeestreek Provincie West-Vlaanderen Stad Kortrijk gemeente Zwevegem gemeente Avelgem gemeente Spiere-Helkijn	
		langs de voetwegen: inrichting van grasbermen met een ecologisch maaibeheer	<ul style="list-style-type: none"> visie op onderhoud en beheer van de grasbermen 	Provincie W-Vlaanderen gemeente Zwevegem gemeente Avelgem Landbouwsector	MT
28	Ontwikkeling pioniers: stimuleren van recreatieve mogelijkheden binnen de bestaande bebouwing gelegen in de invloedssfeer van de dorpen	<ul style="list-style-type: none"> onderzoek en uitbouw van de recreatieve mogelijkheden in het buitengebied rond de kanaaldorpen: horeca, landbouwverbreiding, manege, ... onderzoek naar mogelijkheid binnen de herziening van het PRS W-VI 		gemeente Zwevegem gemeente Avelgem VVV W-VI Scheldeestreek Provincie West-Vlaanderen Landbouwsector	KT
Groene voet kanaaldorp Bossuit					
29	Natuurontwikkeling in de omgeving van de oude kanaalarm en de Poeldries	<ul style="list-style-type: none"> biotoopherstel op en rond de oude kanaalarm Bossuit: o.a. slibruiming, wegnemen knelpunt waterkwaliteit, aanpassing profiel oevers, aangepast bermbeheer (inclusief talud), voldoende lichtinval en rijke water- en oevervegetatie i.f.v. visbestandsbeheer oude tweetrapssluis (deels) zichtbaar maken (plek voor specifieke muurvegetatie) integratie van het bestaande ruitpad t.h.v. de Poeldries (onderdeel van platform 7) 	<ul style="list-style-type: none"> opmaak natuurtechnisch inrichtingsplan uitvoering beheer 	ANB Natuurpunt (na het afsluiten van een overeenkomst met W&Z inzake beheer en onderhoud) gemeente Zwevegem gemeente Avelgem INBO W&Z NTMB Landbouwsector	KT
		<ul style="list-style-type: none"> Poeldries: aanleg van een paaiplaats, riet- en hooiland, grasland en uitgraving van een grote poel, oever- en bermbeheer van de plassen 		W&Z	KT
30	Publieke toegankelijkheid van het kasteelpark Bossuit	<ul style="list-style-type: none"> aanleg parking bij de ingang van het kasteelpark aanleg van fiets- en wandelpaden door het park 	<ul style="list-style-type: none"> opmaak gewestelijk RUP omgeving kasteelpark Bossuit verwerving van (een deel van) het kasteelpark bosbeheer en onderhoud van het park 	gemeente Avelgem Vlaams Gewest Provincie West-Vlaanderen ANB Onroerend erfgoed	MT
Groene voet kanaaldorp Moen					
31	Opwaardering van het Oliebergpark en versterken van de link met het kanaal	<ul style="list-style-type: none"> overleg rond overdracht gronden van W&Z naar gemeente versterken van de link tussen water en park door het aanleggen van wandelpaden, bijsturen van de beplanting en herinrichten van de Sluislaan 	<ul style="list-style-type: none"> verwerving gronden ontwerp plan en bestek uitvoering 	gemeente Zwevegem W&Z Natuurpunt ANB IMOG Landbouwsector	MT

Nr.	Actie	Omschrijving actiepunt	Deelaspecten	Trekker + partners	Termijn
32	Landschapsecologische inrichting agrarisch gebied in de omgeving van Olieberg (in overleg met de betrokken landbouwers)	<ul style="list-style-type: none"> • aanplant van ecologische stapstenen o.a. een aantal solitaire bomen met onderbegroeiing • vergroenen van de huiskavels (lineaire groenelementen) 	diverse maatregelen i.f.v. landschappelijke integratie van de bebouwing in het gebied, o.a. <ul style="list-style-type: none"> • subsidies • beheersovereenkomsten landbouwers/VLM • inrichtingsplannen voor particulieren 	Provincie W-Vlaanderen gemeente Zwevegem betrokken landbouwers particuliere eigenaars VLM Landbouwsector	KT MT-LT
Groene voet kanaaldorp Knokke					
33	Recreatief gebruik en ecologische inrichting van Lettenhofpark	<ul style="list-style-type: none"> • inrichting voor sport en spel: o.a. speelbos en speelweide • maken van een verbinding tussen park, spoorwegbedding en kanaal, met zoveel mogelijk behoud van de landbouwactiviteiten • integratie van het oude spoorwegtracé in het park 	<ul style="list-style-type: none"> • opmaak inrichtingsplan: onderscheid tussen passieve en actieve recreatiezones en ecologische rustzones • opmaak RUP • beheersplan • uitvoering 	gemeente Zwevegem ANB Landbouwsector	KT
34	Verblijfstoerisme	<ul style="list-style-type: none"> • onderzoek naar bijkomende mogelijkheden voor verblijfstoerisme o.a. de inplanting van een camping 	<ul style="list-style-type: none"> • uitvoering van een locatie-onderzoek op regionale schaal • haalbaarheidsstudie voor de Transfosite en de Brug (technisch, financieel, in functie van de behoeften) 	VVV W-VI Scheldestreek	MT
Eco-agrarische landschappen					
Inrichting gedifferentieerd kanaallandschap					
35	In samenwerking met de betrokken eigenaars de landschapsecologische infrastructuur uitbouwen in de gebieden: <ul style="list-style-type: none"> • Esser • omgeving Mortagnebos - Orveytbos 	opmaak van een uitvoeringsplan voor Esser waarbij de gebiedsspecifieke kenmerken van de kanaallandschappen worden ingezet en de natuurverbindende functies wordt versterkt	<ul style="list-style-type: none"> • opmaak van plan 	Provincie W-Vlaanderen gemeente Zwevegem stad Harelbeke Vlaams Gewest Landbouwsector Natuurpunt	KT
		stimulansen voor natuur en landschapsopbouw op particuliere gronden (niet-landbouw)	<ul style="list-style-type: none"> • subsidies • inrichtingsplannen particulieren 	Provincie W-Vlaanderen VLM particuliere eigenaars	KT MT-LT
		aanleg en onderhoud van KLE's binnen actief gebruikte landbouwareaal in samenwerking met de betrokken landbouwers, via beheersovereenkomsten en landschapsplannen	<ul style="list-style-type: none"> • landschapsbedrijfsplannen • beheersovereenkomsten 	Provincie W-Vlaanderen betrokken landbouwers	KT MT-LT
36	Optimalisatie van de natuurverbinding van het kanaal	aanleg van een gevarieerde bosstrook (uitbreiding Kanaalbos) op de restruimte tussen N391 en kanaal t.h.v. Esser	<ul style="list-style-type: none"> • opmaak plan • uitvoering • beheer 	stad Harelbeke AWV W&Z	
		inrichting smalspoorbrug en nieuwe bruggen t.h.v. oude sluis Zwevegem (verbinding kanaal-Gavers) en Trimarsate (Scheldemeersen) als ecobrudden, gecombineerd met oversteek recreanten	<ul style="list-style-type: none"> • smalspoorbrug: afsluiting voor gemotoriseerd verkeer (onder voorbehoud van duurzame oplossing voor de mobiliteit) • inrichting ecobrudden 	Provincie W-VI gemeente Zwevegem stad Harelbeke W&Z	MT

Nr.	Actie	Omschrijving actiepunt	Deelaspecten	Trekker + partners	Termijn
37	Inrichting ontginningsgebied Kwadestraat	gefaseerde herinrichting van ontgonnen gronden voor natuur- en landschapontwikkeling	<ul style="list-style-type: none"> ontwerp plan en bestek uitvoering 	VLM particuliere eigenaar gemeente Zwevegem ANB	MT MT-LT
Natuurcomplex Orveytbos, vaarttaluds, oud spoorwegtracé					
38	Natuurbeheer op de Vaarttaluds	<ul style="list-style-type: none"> natuurbeheer en optimalisatie van het vegetatietype orchideeënrijk kalkgrasland via begrazing streven naar een zoveel mogelijk zelfregulerend systeem met een minimale menselijke interventie 	<ul style="list-style-type: none"> intern beheer: maai- en graasbeheer extern: behoud van kwel, overbetreding tegengaan 	Natuurpunt ANB W&Z	KT MT-LT
39	Bosrandbeheer van het bosrelict op de kanaalbermen	<ul style="list-style-type: none"> instandhouding van een gevarieerde boszoom specifieke aandacht voor behoud van een gelaagdheid en differentiatie in bossoorten 	<ul style="list-style-type: none"> beheer 	ANB W&Z	KT MT-LT
40	Ontwikkeling van het Orveytbos als natuurkern en rustgebied	<ul style="list-style-type: none"> verderzetting van het natuurdoeltype en het gevoerde natuurbeheer via begrazing streven naar een zoveel mogelijk zelfregulerend systeem met een minimale menselijke interventie 	<ul style="list-style-type: none"> intern beheer: bos-, maai- en graasbeheer, gefaseerd ruimen poel, vrijwaren van open plekken in het bos, overgang naar duurzame boomsoorten extern: overrecreatie tegengaan 	ANB Natuurpunt Landbouwsector	KT MT-LT
41	Uitbreiding van het Orveytbos	<ul style="list-style-type: none"> uitbreiding van het bos volgens het GRUP Leievalei en open ruimte Kortrijk - plangebied 7 inrichting met een open bosstructuur en poelen voor amfibieën (kamsalamander) 	<ul style="list-style-type: none"> verwerven van de gronden inrichting beheer 	ANB Landbouwsector	MT
42	Verwerving en inrichting van het habitatgebied oost	<ul style="list-style-type: none"> verdere ontwikkeling als een gevarieerd landschap met grote structuurdiversiteit gericht versterken van de ecologische samenhang in het gebied en de biotoopvereisten van de doelsoorten 	<ul style="list-style-type: none"> verwerven van de gronden inrichting beheer 	Natuurpunt Landbouwsector	KT
43	Verwerving en inrichting van het habitatgebied west	<ul style="list-style-type: none"> omvormen van het gebied tussen spoor en kanaal tot een halfopen, kleinschalig landbouwlandschap met hagen, boomgaard, akkeronkruidenveld 	<ul style="list-style-type: none"> verwerven gronden inrichting beheer 	ANB	MT
Hotspots					
Omgeving samenkomst Leie					
44	Herinrichting publiek domein. De herinrichting mag een verbreding van het kanaal in de toekomst niet hypothekeren.	<ul style="list-style-type: none"> heraanleg van de Vlaanderenkaai en Abdijkaai waarbij de oevers van het kanaal autovrij/parkeervrij worden gemaakt extra fietsenstallingen t.h.v. zwembad inrichting K&R-zone aan het zwembad inrichting kwaliteitsvolle bushalte op de N43 	<ul style="list-style-type: none"> ontwerp plan en bestek uitvoering 	stad Kortrijk W&Z De Lijn Fietzersbond	ML-LT
Transfo					
45	Oplossen van missing-link tussen Guldensporenpad (oud spoorwegtracé) en site Transfo	aanleg van een fietsverbinding tussen het Guldensporenpad en de site transfo	<ul style="list-style-type: none"> verwerving van gronden opmaak plan uitvoering 	provincie W-Vlaanderen vzw Transfo Gemeente Zwevegem Leiedal Landbouwsector	KT
46	Toerisme	<ul style="list-style-type: none"> inrichting van het terrein in functie van waterrecreatie en dagtoerisme (duikersbassin, douches, horeca, bezoekersparking, ...) onderzoek naar bijkomende mogelijkheden voor verblijfstoerisme 	<ul style="list-style-type: none"> uitvoering in kader van de renovatie en het landschapsplan (plan Michel Desvigne) van de Transfosite 	vzw Transfo Onroerend erfgoed	KT

Nr.	Actie	Omschrijving actiepunt	Deelaspecten	Trekker + partners	Termijn
Omgeving pompgebouw Bossuit					
47	Heraanleg omgeving oude Pompgebouw	<ul style="list-style-type: none"> • verwijderen en/of verplaatsen (onnodige) infrastructuur (bv. trekkershutten) en groen • aanleg wandelpaden • aanleg verlaagde Scheldeboorden (op Waals grondgebied) 	<ul style="list-style-type: none"> • ontwerp • plan en bestek • uitvoering 	VVV W-VI Scheldestreek Provincie West-Vlaanderen gemeente Avelgem W&Z Wallonië Westtoer Onroerend erfgoed	KT
48	Bijkomende infrastructuur pleziervaart en waterrecreatie t.h.v. sluis	<ul style="list-style-type: none"> • inrichting van een rustplek: wandelpad op de dijk, zitbank, fietsstalling, infopaneel • aanleg van bijkomende parking 	<ul style="list-style-type: none"> • ontwerp • plan en bestek • uitvoering 	Westtoer VVV W-VI Scheldestreek Provincie W-VI W&Z	MT
49	Opwaardering van de oversteek tussen het streekbezoekerscentrum en omgeving sluis	realisatie van een veilige oversteek tussen fietsroute langs het kanaal en het pompgebouw (onderdeel van heraanleg doortocht Bossuit)	<ul style="list-style-type: none"> • ontwerp • plan en bestek • uitvoering 	AWV gemeente Avelgem	MT
Projectregie					
50	Publiekswerking kanaal	uitwerking van een meerjarenprogramma omtrent recreatie en toerisme in het kanaalpark. Er kan worden nagedacht over o.a.: <ul style="list-style-type: none"> • evenement waterrecreatie • programmatorische uitbouw hotspots • uitwerking feestjaar 2011: 150 jaar kanaal • uitwerking feestjaar 2012: 100 jaar Transfo 	<ul style="list-style-type: none"> • uitwerking van publicaties • uitvoering van (twee)jaarlijks recreatief kanaalprogramma 	VVV Scheldestreek Provincie W-Vlaanderen Westtoer gemeenten Toerisme Leiestreek Provinciale sportdienst	KT
51	Realisatie van het actieplan	aanstellen van een projectcoördinator met volgende taken: <ul style="list-style-type: none"> • uitvoering en bijsturing van het actieplan (acties, timing, fasering, ...) • communicatie en (bilateraal) overleg met alle betrokken actoren (trekkers) • financiële opvolging • verslaggeving en rapportering • ... 	<ul style="list-style-type: none"> • aanstelling projectcoördinator kanaal Bossuit-Kortrijk • ondersteuning Provincie W-VI 	Provincie W-VI gebiedswerking	KT