



# Masterplan vernieuwing stationsomgeving Kortrijk

## Startnota mobiliteit

20-3-2014  
versie 5



<b>Inhoudsopgave</b>			
<b>1. INLEIDING</b>	<b>7</b>		
<b>2. SITUERING PROJECTGEBIED</b>	<b>11</b>		
2.1 Situering projectgebied op macroniveau	13		
2.1.1 Ligging binnen wegennet	13		
2.1.2 Ligging binnen spoorwegennet	14		
2.2 Situering projectgebied op mesoniveau	15		
2.3 Situering projectgebied op microniveau	17		
2.4 Grenzen projectgebied	18		
<b>3. PLANNINGSCONTEXT</b>	<b>21</b>		
3.1 Ruimtelijk-planologisch	23		
3.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	23		
3.1.2 Provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen	24		
3.1.3 Gewestplan	25		
3.1.4 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	26		
3.1.5 Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk	27		
3.1.6 RUP Kortrijk Weide	30		
3.1.6. Lopende projecten in de projectomgeving	33		
3.1.6.1 <i>Algemeen overzicht</i>	33		
3.1.6.2 <i>Woonprojecten</i>	34		
3.1.6.3 <i>Herorganisatie Howest</i>	35		
3.2 Verkeersplanologisch	36		
3.2.1 Mobiliteitsplan Kortrijk	36		
3.2.2 Parkeren	39		
3.2.3 Verkeerscirculatie	41		
3.2.4 Wegencategorisering	42		
3.2.5 Trage-wegennetwerk	44		
3.2.6 Fietsnetwerken	45		
3.2.6.1 <i>Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF)</i>	45		
3.2.6.2 <i>Lange-afstandstandsfietsroutes (LF)</i>	47		
3.2.6.3 <i>Recreatief fietsroutenetwerk (knooppunten)</i>	48		
3.2.6.4 <i>Fietskaart stad Kortrijk</i>	49		
3.2.7 Netwerk openbaar vervoer	50		
3.2.7.1 <i>Visie De Lijn 2020</i>	50		
3.2.7.2 <i>Hoogwaardig Openbaar Vervoer</i>	51		
3.2.7.3 <i>Strategisch project ReKOver</i>	54		
3.2.7.4 <i>Vlaamse Spoorstrategie</i>	55		
3.3 Juridisch	56		
3.3.1 Eigendomsstructuur spoorweggebied	56		
3.4 Overige mobiliteitsstudies	57		
<b>4. ANALYSE</b>			<b>59</b>
4.1 Ruimtelijke analyse			61
4.1.1 Fotoreportage			61
4.1.2 Ruimtelijke- analysebeelden			67
4.2 Verkeerskundige analyse			72
4.2.1 Voetgangers			73
4.2.1.1 <i>Bestaand netwerk: voetgangers</i>			73
4.2.1.2 <i>Knelpunten: voetgangers</i>			75
4.2.2 Fietsers			76
4.2.2.1 <i>Bestaand netwerk: fietsers</i>			76
4.2.2.2 <i>Knelpunten: fietsers</i>			77
4.2.3 Openbaar vervoer - bus			78
4.2.3.1 <i>Bestaand busnetwerk</i>			78
4.2.3.2 <i>Knelpunten openbaar-busvervoer</i>			80
4.2.4 Openbaar vervoer - spoor			81
4.2.5 Privé-vervoer			82
4.2.5.1 <i>Bestaand netwerk gemotoriseerd verkeer</i>			82
4.2.5.2 <i>Knelpunten netwerk gemotoriseerd verkeer</i>			84
4.3 Synthese probleemstelling			85
<b>5. AMBITIES PROJECTPARTNERS</b>			<b>87</b>
5.1 Oorspronkelijke ambities			89
5.1.1 Algemene ambities			89
5.1.2 Ambities stad Kortrijk			90
5.1.3 Ambities N.M.B.S.			92
5.1.4 Ambities INFRABEL			93
5.1.6 Ambities AWV/MOW/BMV			93
5.1.5 Ambities De Lijn			94
5.1.7 Ambities/Aandachtspunten RWO			95
5.2 Evolutie ambities/programma bij opmaak masterplan			96
5.2.1 Evolutie parkeerbehoefte			97
5.2.2 Evolutie busstation			98
5.2.3 Evolutie fietsenstallingen			98
5.2.4 Voetgangers			98
5.3 Bijgestelde ambities n.a.v. masterplan			99
<b>6. CONCEPTEN EN VERANTWOORDING</b>			<b>101</b>
6.1 Ontwerpconcepten			103
6.2 Plannen			109
6.3 Concept voetgangers			112
6.3.1 Onderzochte opties voetgangers			112
6.3.1.1 <i>Voetgangersverbindingen in de stationsomgeving</i>			112
6.3.1.2 <i>Stationstoegang</i>			112
6.3.1.3 <i>Toegang tot de perrons</i>			113
6.3.2 Weerhouden optie voetgangers			117
6.4 Concept fietsers			119
6.4.1 Onderzochte opties fietsers			119
6.4.1.1 <i>Kruising spoorbundel</i>			121

6.4.1.2 <i>Fietsenberging</i>	128
6.4.2 Weerhouden optie fietsers	129
<b>6.5 Concept bussen</b>	<b>131</b>
6.5.1 Onderzochte opties bussen	131
6.5.1.1 <i>Locatie busstation</i>	131
6.5.1.2 <i>Layout busstation</i>	134
6.5.1.3 <i>Ontsluiting busstation</i>	134
6.5.1.4 <i>Buscirculatie</i>	134
6.5.1.5 <i>Tijdelijk busstation</i>	142
6.5.2 Weerhouden opties bussen	143
<b>6.6 Concept gemotoriseerd verkeer</b>	<b>148</b>
6.6.1 Onderzochte opties gemotoriseerd verkeer	148
6.6.1.1 <i>Locatie en ontsluiting stationsparking</i>	149
6.6.1.2 <i>Doorstromingsmaatregelen</i>	157
6.6.1.3 <i>Locatie K&amp;R en taxi</i>	167
6.6.1.4 <i>Verkeerscirculatie</i>	168
6.6.2 Weerhouden optie gemotoriseerd verkeer	173
<b>6.7 Concept weginrichting</b>	<b>175</b>
6.7.1 Stationsplein	175
6.7.2 Ondertunneling Zandstraat	179
6.7.3 Minister Pieter Tacklaan	183
6.7.4 Kruispunt 'Panorama'	186
6.7.5 Kruispunt 'Appel'	189
6.8 Minder Hinder	193
<b>7. PROCEDURE</b>	<b>197</b>
<b>8. KOSTENRAMING EN FASERING</b>	<b>209</b>
<b>9. BIJLAGEN</b>	<b>215</b>
9.1 Toegankelijkheidsadvies startnota stationsomgeving, Westkans, 26.02.2014	217
9.2 Bijkomende mobiliteitsstudie Stationsomgeving Kortrijk, EIS, juni 2012	221

# Figurenlijst

Figuur 1: Deelgemeenten Kortrijk	13	Figuur 41: Ontwikkelingspolen Kortrijk	67
Figuur 2: Situering Kortrijk - Macro	13	Figuur 42: Grote groene O	68
Figuur 3: Overzicht goedertransport per trein	14	Figuur 43: Kleine groene O	68
Figuur 4: Situering station Kortrijk in het spoorwegennetwerk	14	Figuur 44: Ruimtelijke schets functies stationsomgeving	69
Figuur 5: Situering station Kortrijk - Meso	15	Figuur 45: Ruimtelijke strategien masterplan	70
Figuur 6: Situering station en projecten Kortrijk - Meso	16	Figuur 46: Huidig wegennet	72
Figuur 7: Situering station Kortrijk - Micro	17	Figuur 47: Huidige voetgangersvoorzieningen in de stationsomgeving	74
Figuur 8: Beïnvloedingsgebied masterplan	17	Figuur 48: Huidige voetgangersvoorzieningen in de stationsomgeving - spooronderdoorgangen	75
Figuur 9: Projectgrenzen volgens Samenwerkingsovereenkomst	18	Figuur 49: Huidige fietsvoorzieningen in de stationsomgeving	76
Figuur 10: Projectgrenzen volgens Masterplan	19	Figuur 50: Knelpunten fietsnetwerk	77
Figuur 11: Gewenste ruimtelijke structuur Vlaanderen volgens RSV	23	Figuur 51: Perronindeling busstation De Lijn	78
Figuur 12: Gewenste ruimtelijke structuur verkeer en vervoer provincie West-Vlaanderen volgens PRS	24	Figuur 52: Netplan De Lijn in de stationsomgeving	79
Figuur 13: Gewenste ruimtelijke structuur Leieruimte volgens PRS	24	Figuur 53: Verdeling vervoerswijze voortransport treinreizigers Kortrijk - heden	81
Figuur 14: Uittreksel gewestplan Kortrijk	25	Figuur 54: Verkeersintensiteiten huidige toestand in stationsomgeving volgens stadsmodel - ochtendspits	82
Figuur 15: Gewenste ruimtelijke structuur stad Kortrijk	26	Figuur 55: Verkeersintensiteiten huidige toestand in stationsomgeving volgens stadsmodel - avondspits	83
Figuur 16: Afbakening Regionaalstedelijk Gebied Kortrijk	28	Figuur 56: Verdeling vervoerswijze voortransport treinreizigers Kortrijk - toekomstvisie	96
Figuur 17: Uittreksel RUP Kortrijk Weide	29	Figuur 57: Ontwerpprincipes nieuwe stationsomgeving - algemeen	103
Figuur 18: Inrichtingsplan Kortrijk Weide	30	Figuur 58: Ontwerpprincipes nieuwe stationsomgeving - detail	104
Figuur 19: Projecten nabij het station van Kortrijk	33	Figuur 59: Toekomstig wegennet n.a.v. masterplan	108
Figuur 20: Woonprojecten nabij het station van Kortrijk	34	Figuur 60: Plan bestaande toestand niveau maaiveld - detail 1	110
Figuur 21: Herorganisatie campussen Howest	35	Figuur 61: Plan bestaande toestand niveau maaiveld - detail 2	111
Figuur 22: Voorblad mobiliteitsplan Kortrijk	36	Figuur 62: Huidige reizigersonderdoorgangen	113
Figuur 23: Gewenst parkeerbeleid volgens het mobiliteitsplan	39	Figuur 63: Verticale circulatie reizigers in het toekomstig station	117
Figuur 24: Parkings in beheer van Parko	40	Figuur 64: Integratie projectontwikkeling site Kortrijk Weide in masterplan stationsomgeving	117
Figuur 25: Tariefzones straatparkeren Kortrijk	40	Figuur 65: Locatie diverse vervoersmodi en voorzieningen in het nieuwe station	118
Figuur 26: Verkeerscirculatieplan volgens mobiliteitsplan 2011	41	Figuur 66: Fietsnetwerk in toekomstige stationsomgeving	120
Figuur 27: Tabel wegencategorisering	42	Figuur 67: Fietsverbinding Bloemistenstraat - fietsverbinding onder spoorbundel	122
Figuur 28: Wegencategorisering volgens visie PRS	43	Figuur 68: Fietsverbinding Bloemistenstraat - Guldenspoorpad	123
Figuur 29: Wegencategorisering volgens visie 2040	43	Figuur 69: Opties fietsverbinding Zandstraat	125
Figuur 30: Trage-wegennetwerk in Kortrijk met wijzigingen	44	Figuur 70: Ontwerpvoorstel ondergrondse fietsenstallingen en -verbindingen	128
Figuur 31: Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk	45	Figuur 71: Concept fietsvoorzieningen in masterplan	130
Figuur 32: Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk - provincie West-Vlaanderen	46	Figuur 72: Opties locatie busstation	132
Figuur 33: Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk - mobiliteitsplan	46	Figuur 73: Optie organisatie busstation verspreid over Conservatoriumplein en afzonderlijke tunnel voor busverkeer	135
Figuur 34: Lange-afstandsfietsroutes rond Kortrijk	47	Figuur 74: Opties ontsluiting busstation noordzijde spoorbundel	136
Figuur 35: Fietsknooppuntennetwerk regio Kortrijk	48	Figuur 75: Circulatie bussen in masterplan - macro	144
Figuur 36: Fietskaart stad Kortrijk	49	Figuur 76: Circulatie bussen in masterplan - volgens bundels	145
Figuur 37: Wensnet 2020 De Lijn West-Vlaanderen (Neptunusplan)	50	Figuur 77: Circulatie bussen en organisatie busstation in masterplan	146
Figuur 38: Tracé-alternatieven Hoogwaardig Openbaar Vervoer tussen station en Hoog Kortrijk	53	Figuur 78: Aftoetsing bochtstralen circulatie busstation	147
Figuur 39: Situering station Kortrijk in spoorwegennetwerk	55	Figuur 79: Optie tweeledige stationsparking	149
Figuur 40: Plan eigendomsstructuur spoorweggebied	56	Figuur 80: Optie stationsparking zuidzijde spoorbundel	150

Figuur 81: Optie stationsparking noordzijde spoorbundel	151
Figuur 82: Optie stationsparking noordzijde spoorbundel - ondergronds en compact	152
Figuur 83: Optie ondertunneling Aalbeeksesteenweg en Zandstraat	157
Figuur 84: Optie ondertunneling Minister Tacklaan	158
Figuur 85: Optie ondertunneling Zandstraat	159
Figuur 86: Locatie K&R en taxi in masterplan	167
Figuur 87: Bereikbaarheid stationsparking	169
Figuur 88: Bereikbaarheid K&R en taxistandplaatsen aan noordzijde van de spoorbundel	170
Figuur 89: Bereikbaarheid K&R en taxistandplaatsen aan zuidzijde van de spoorbundel	171
Figuur 90: Bereikbaarheid stadscentrum via nieuwe tunnel	172
Figuur 91: Concept voorzieningen gemotoriseerd verkeer in masterplan	173
Figuur 92: Masterplan niveau -1 - ontwerp ondergrondse parking en aansluiting op tunnel	174
Figuur 93: Masterplan niveau maaiveld - detail 1	176
Figuur 94: Masterplan niveau maaiveld - detail 2	177
Figuur 95: Plan verkeerskundig concept Stationsplein	178
Figuur 96: Plan verkeerskundig concept ondertunneling Zandstraat	179
Figuur 97: Plan verkeerskundig concept ontsluiting parking - niveau -1	180
Figuur 98: Plan verkeerskundig concept ontsluiting parking - niveau -2	181
Figuur 99: Plannen ondergrondse stationsparking niveau -1, -2, -3, -4	182
Figuur 100: Plan verkeerskundig concept Minister Pieter Tacklaan - detail 1	184
Figuur 101: Plan verkeerskundig concept Minister Pieter Tacklaan - detail 2	185
Figuur 102: Plan verkeerskundig concept Panorama - optie rotonde	187
Figuur 103: Plan verkeerskundig concept Panorama - optie rotonde	188
Figuur 104: Plan verkeerskundig concept kruispunt Appel	191
Figuur 105: Verkeersrelaties kruispunt Appel	192
Figuur 106: Origineel Gewestplan Kortrijk	199
Figuur 107: Projectplanning	201

# 1. INLEIDING





Onderhavige startnota kadert binnen de regelgeving van de Vlaamse Overheid en vastgelegd in:

- het decreet van 20 maart 2009 betreffende het Mobiliteitsbeleid
- het Besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid

Er dient een startnota mobiliteit opgemaakt te worden voor infrastructuurprojecten in het kader van een module 2, 3, 4, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 16 en 18. Projecten met als onderwerp stationsomgevingen vallen hier tevens onder.

Een startnota mobiliteit omvat de ruimtelijke en verkeerskundige randvoorwaarden van het project die moeten leiden naar een duurzame oplossing voor de huidige en toekomstige knelpunten.

Op 20 december 2010 ondertekenden de Stad Kortrijk, de N.M.B.S. Holding, Infrabel, de Lijn, AWW en de Vlaamse Regering een samenwerkingsovereenkomst met als doel een globale en geïntegreerde ruimtelijke ontwikkelingsstrategie voor de stationsomgeving van Kortrijk uit te werken.

Eind maart 2013 keurden deze partners het nieuwe masterplan voor de heraanleg van de stationsomgeving goed. Het plan omvat onder meer het ontwerpvoorstel voor een nieuw stationsgebouw met aanhorige functies zoals het busstation, fietsenstalling, stationsparking enzovoort.

Van bij het begin streefden de partners hetzelfde overkoepelend doel na, met name een kwalitatief hoogstaande en op schaal van de Stad Kortrijk uitgebouwde stationsomgeving, rekening houdend met de beperkingen voortkomend uit de complexiteit en moeilijke fasering eigen aan het project. Volgende doelstellingen werden hierbij concreet vastgelegd:

Bij de opmaak van het globaal Masterplan zullen, vertrekkende vanuit het streven naar een kwalitatieve leefbaarheid van de Stad, de volgende specifieke behoeften van de Stad, de Lijn, AWW en de N.M.B.S.-Groep in rekening worden gebracht, namelijk:

- De optimalisatie van de bereikbaarheid en de ontsluiting van het station voor het openbaar en het particulier vervoer met het oog op de verdubbeling van het aantal reizigers, rekening houdend met het STOP-principe:
  1. **Voetganger:** kwalitatieve open ruimten, rekening houdend met de looplijnen binnen het transferium zelf en in relatie met de ruime stationsomgeving;
  2. **Fietser:** nieuwe fietsenstallingen gelieerd aan de aanrijrichtingen;
  3. **Trein:** stations- en perronvoorzieningen ten behoeve van een optimaal en comfortabel verplaatsen met de trein;  
**Uitbouw nieuwe openbaar vervoersverbinding** tussen de stationsomgeving en Hoog Kortrijk, waarbij de halte geïntegreerd wordt in het globale Masterplan;  
**Bus:** inplanting optimaal bereikbaar busstation, rekening houdend met potentiële en na te streven groei op basis van de mobiliteitsvisie 2020 De Lijn, en met minimale loopafstanden tot de treinperrons;
  4. **Auto:** bouw nieuwe parking op stationssite met minimale loopafstanden tot het station en tot de andere transportmodi;
  5. **Wegeninfrastructuur:** optimalisatie naar de diverse gebruikers toe, rekening houdend met

het stedelijk weefsel en de stadsomgeving in de nabijheid van het station.

- De uitbouw van een nieuwe stationsaccommodatie bestaande uit twee fronten die communiceren met de omliggende stad, met expliciete aandacht voor de versterking van de link tussen stationsomgeving en het centrum van de binnenstad;
- Een doorwaadbaar transferium dat kan functioneren als pool tussen het eigenlijke stadscentrum en de Stad buiten de kleine ring (R36);
- De integratie van een nieuw, publieksvriendelijk stationsplein waar het aangenaam verblijven is, met directe toegang tot de diverse transportmodi;
- De ontwikkeling van de stationsomgeving, geconcipeerd als het verder doorgroeien van de Stad (onder en boven de sporen), richting Pieter Tacklaan, waarbij deze ontwikkeling niet los kan gezien worden van de ontwikkeling aan de voorzijde en waarbij het maximaliseren van de ruimtelijke link tussen beide kanten van het spoorlichaam onmiddellijk in verband staat met de werken aan station en sporenbundel;
- Het opdrijven van de capaciteit van het aantal reizigers;

In deze startnota wordt een overzicht gegeven van de evolutie van het masterplan voor de nieuwe stationsomgeving van de stad Kortrijk op vlak van mobiliteit. De overwogen alternatieven worden opgelijst en de gemaakte keuzes worden telkens gefundeerd. Aan de hand van dit document worden de gemeenschappelijke doelstellingen bekrachtigd, op basis waarvan het masterplan verder uitgewerkt kan worden tot een voorontwerp en uitvoeringsplan.

Dit document spitst zich vooral toe op mobiliteitsaspecten. De oorspronkelijke studie van het masterplan geeft een uitgebreidere analyse van de stedenbouwkundige aspecten en ontwerpvoorstellen.

Hierbij willen we voorgenoemde partners danken voor hun constructieve bijdrage die werd geleverd op de verschillende stuurgroepvergaderingen en bilaterale overlegmomenten.



# 2. SITUERING PROJECTGEBIED



## 2.1 Situering projectgebied op macroniveau

### 2.1.1 Ligging binnen wegennet

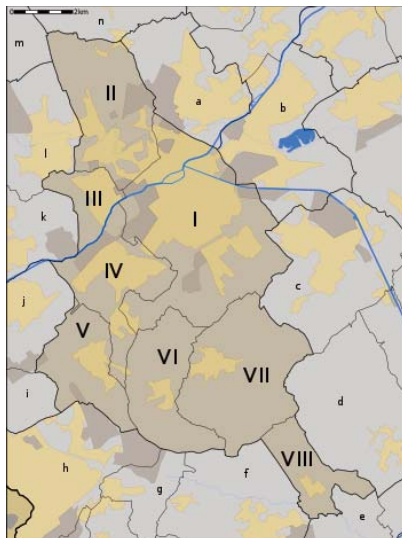
De stad Kortrijk is gelegen langs de Leie tussen de snelwegen E17/A14 (Antwerpen - Villeneuve-d'Ascq) en de E403/A17 (Brugge - Doornik). De afstanden tot volgende steden bedraagt respectievelijk in grootte-orde:

- Roeselare: 20 km
- Waregem: 20 km
- Doornik: 30 km
- Moeskroen: 15 km
- Tourcoing: 17 km
- Rijsel: 31 km
- Ieper: 31 km

Kortrijk telt een 75.000-tal inwoners en is gesitueerd in het zuidwesten van de provincie West-Vlaanderen, op een tiental kilometer van de Franse grens. De stad heeft een oppervlakte van een 8000-tal ha en de gemiddelde bevolkingsdichtheid bedraagt 945 inwoners/km<sup>2</sup>.

Kortrijk omvat volgende deelgemeenten:

- Kortrijk (I)
- Heule (II)
- Bissegem (III)
- Marke (IV)
- Aalbeke (V)
- Rollegem (VI)
- Bellegem (VII)
- Kooigem (VIII)



Figuur 1: Deelgemeenten Kortrijk



Figuur 2: Situering Kortrijk - Macro

## 2.1.2 Ligging binnen spoorwegennet

Het station van Kortrijk is gelegen op de kruising van volgende spoorlijnen:

- 69: Poperinge - Kortrijk
- 66: Brugge - Kortrijk
- 75: Gent-Sint-Pieters - Rijsel
- 89: Denderleeuw - Kortrijk

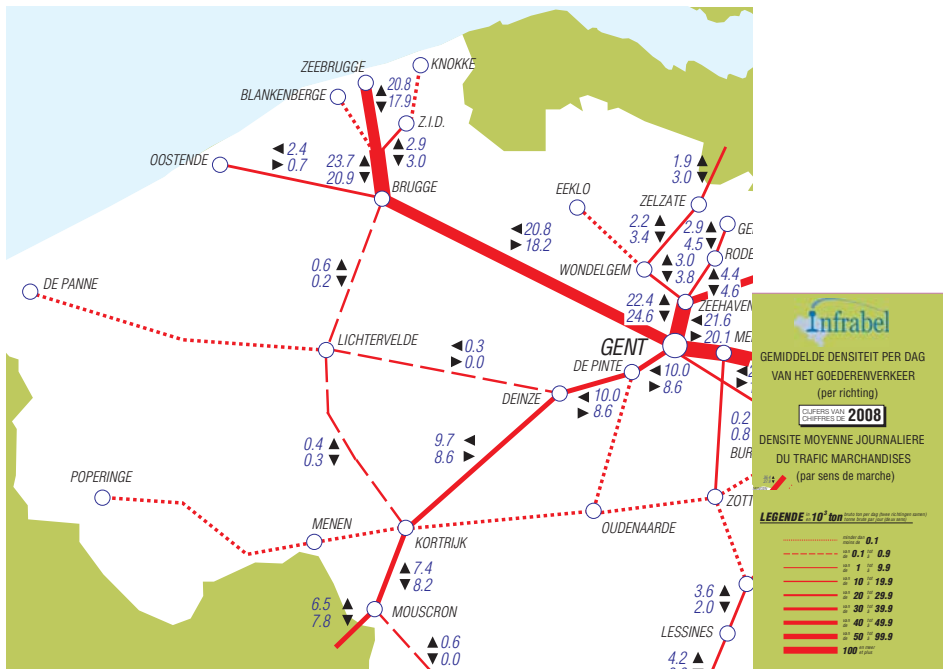
De dichtstbijgelegen, kleinere stations zijn:

- Bissegem: ten westen
- Ingelmunster: ten noorden
- Harelbeke en Vichte: ten oosten
- Moeskroen: ten zuiden

In het station van Kortrijk wordt een rechtstreekse treinverbinding aangeboden naar onder meer volgende steden:

- Poperinge, Roeselare, Brugge en Oostende
- Brussel via o.a. Oudenaarde, Zottegem, Denderleeuw, Harelbeke, Waregem en Deinze
- Mechelen en Leuven via Gent
- Antwerpen-Berchem via Gent, Lokeren en Sint-Niklaas

Tevens kan men rechtstreeks naar Rijsel sporen via de grensovergang in Moeskroen.



Figuur 3: Overzicht goederentransport per trein



Figuur 4: Situering station Kortrijk in het spoorwegennetwerk

Het station van Kortrijk is gelegen langs bovenvernoemde spoorlijnen, die deel uitmaken van het goederenspoornetwerk. Het station en spooreplacement van Kortrijk is een belangrijke schakel in dit netwerk.

## 2.2 Situering projectgebied op mesoniveau

Het projectgebied bevindt zich ten zuiden van het historisch centrum van Kortrijk.

De Grote Markt is binnen wandelafstand (500m) van het station gelegen.

De stationsomgeving bevindt zich langsheen de R36 (stedelijke ring), en is door een aantal gewestwegen verbonden met de R8 (grootstedelijke ring), die op zijn beurt aantakt op de E17 via volgende op- en afrittencomplexen:

- 'Kortrijk Zuid/Expo' (afrit 2)
- 'Hoog Kortrijk' (afrit 2)
- 'Kortrijk Oost' (afrit 3)

In relatie tot het station zijn volgende wijken/sites vermeldenswaardig:

- **Kortrijk Expo:** expo- en seminariecentrum (6 hallen) met grote parkinginfrastructuur. Dit centrum is op een 2.5-tal km gelegen van het station en wordt van hieruit bediend met een busdienst (frequentie: elk kwartier)
- **Hoog Kortrijk:** stadsdeel ten zuiden van de E17, met gemengde, grootschalige functies: hogescholen en universiteitscampus (KULAK), regionaal ziekenhuiscomplex (AZ Groeninge), bedrijventerreinen, winkelcomplex, bioscoopzalen, ... Het gebied wordt de komende jaren nog uitgebreid.
- **Kortrijk Weide:** voormalige site in beheer van de spoorwegmaatschappij waarop douanefuncties gevestigd waren. Het reconversieplan voorziet in o.m. avondonderwijs, zwembad, randparking, jeugdcentrum (cfr. paragraaf 3.1.5).

Op volgende bladzijde wordt een geografisch overzicht gegeven van de grootschalige projecten en concepten die bij aanvang van het masterplan gekend waren in en rond Kortrijk.

De concepten 'kleine en grote groene O' komen voort uit de Visieontwikkeling van de stad Kortrijk voor het gebied Overleie uit 2011. De 'grote O' betreft een ringvormige stedelijke - doch overwegend groene - landschapsruimte in de onmiddellijke omgeving van de kern van de stad. Deze omvat een aantal

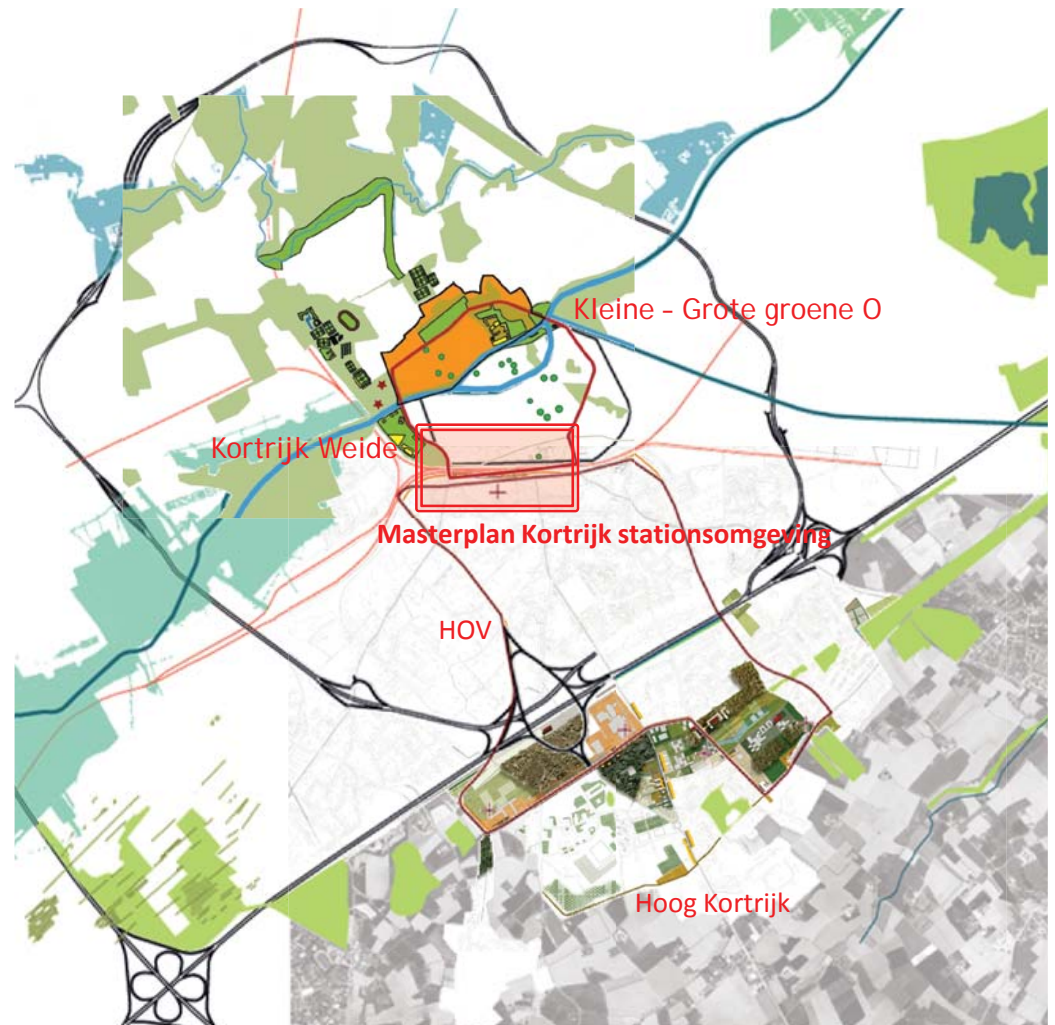


Figuur 5: Situering station Kortrijk - Meso

Op rechtsgelegen figuur wordt een geografisch overzicht gegeven van de grootschalige projecten en concepten die bij aanvang van het masterplan gekend waren in en rond Kortrijk. Hierbij dient vermeld te worden dat het aangeduide tracé van de hoogwaardig-openbaarvervoerverbinding (HOV) inmiddels achterhaald is en geen deel meer uitmaakt van de tracéalternatieven.

De stedenbouwkundige concepten 'grote en kleine groene O' worden in paragraaf 4.1 uiteengezet.

De concepten 'kleine en grote groene O' komen voort uit de Visieontwikkeling van de stad Kortrijk voor het gebied Overleie uit 2011. De 'grote O' betreft een ringvormige stedelijke - doch overwegend groene - landschapsruimte in de onmiddellijke omgeving van de kern van de stad. Deze omvat een aantal reeds bestaande open landschapsfragmenten en vertrekt uit reeds bestaande beleidsinitiatieven, met onder meer de herontwikkeling van de stationsomgeving, de realisatie van een nieuwe bibliotheek, de geplande ontwikkeling van Kortrijk Weide, enzovoort.



Figuur 6: Situering station en projecten Kortrijk - Meso  
Bron: Studie 'Hoog Kortrijk - Knowledge-Axis Sout', 2012, Leiedal

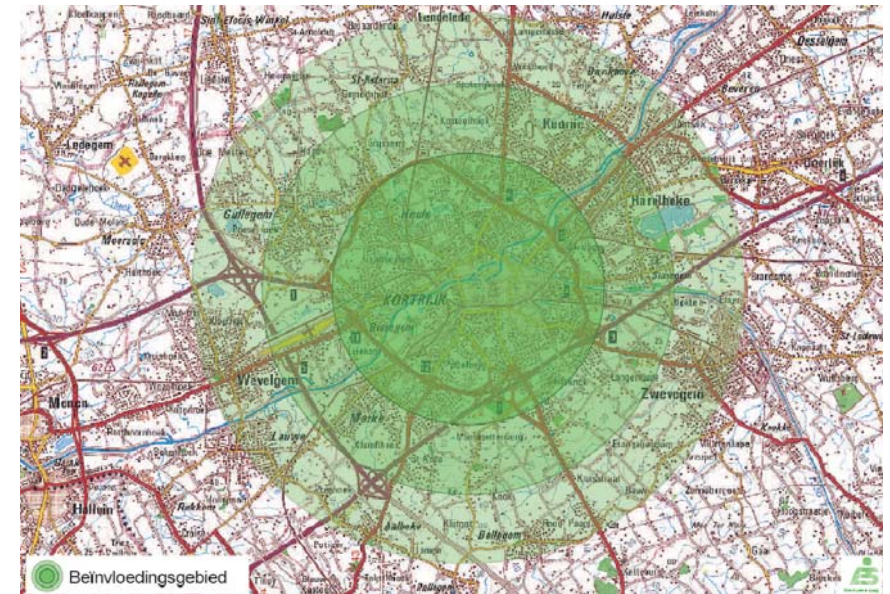


## 2.3 Situering projectgebied op microniveau

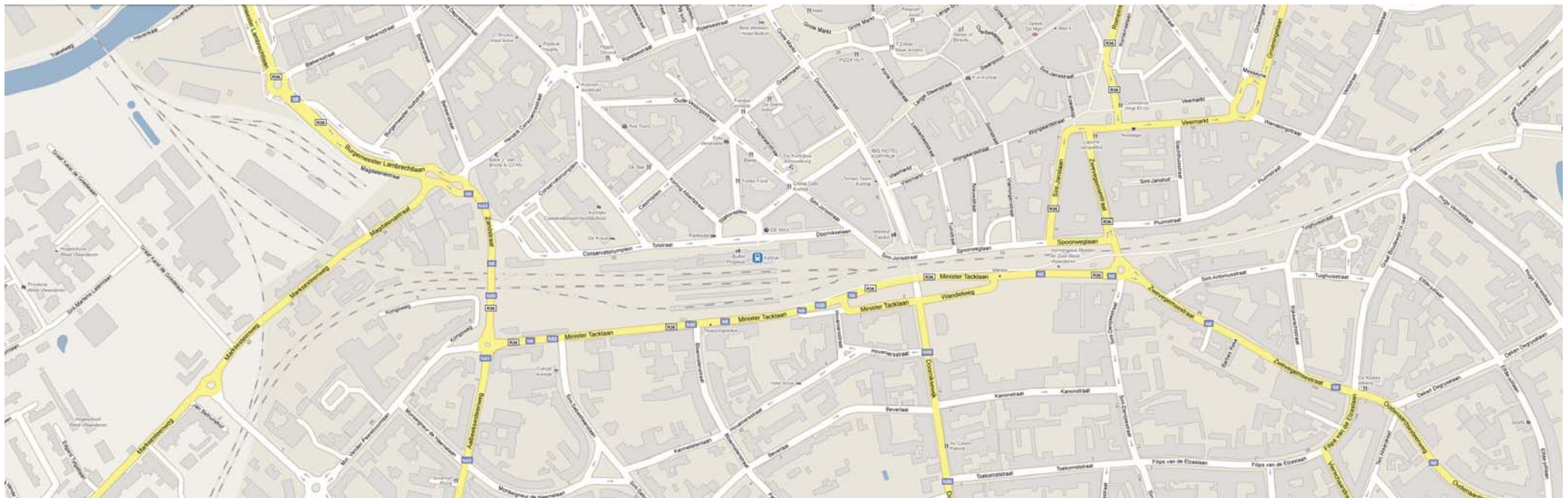
Op onderstaande kaart wordt de directe omgeving van de projectzone weergegeven.

Het gebied loopt vanaf de tunnel Zandstraat, Minister Tacklaan, tunnel Doorniksestraat, Doornikselaan, Stationsplein, Tolstraat, Casinoplein, Conservatoriumplein om terug te eindigen aan de Zandstraat.

Gezien het belang van de stationsomgeving als verkeers- en verblijfsknoep in het stedelijk weefsel stopt de visievorming van het globaal masterplan niet bij de grens van het beschreven projectgebied. De visie wordt ingebed in een beïnvloedingsgebied. Deze invloedssfeer betreft het geheel van ruimtelijke elementen en stedelijke functies die een belangrijke invloed op, of een relatie kunnen hebben met de ontwikkeling van het projectgebied. Deze zone wordt geïllustreerd op de rechtsgelegen figuur.



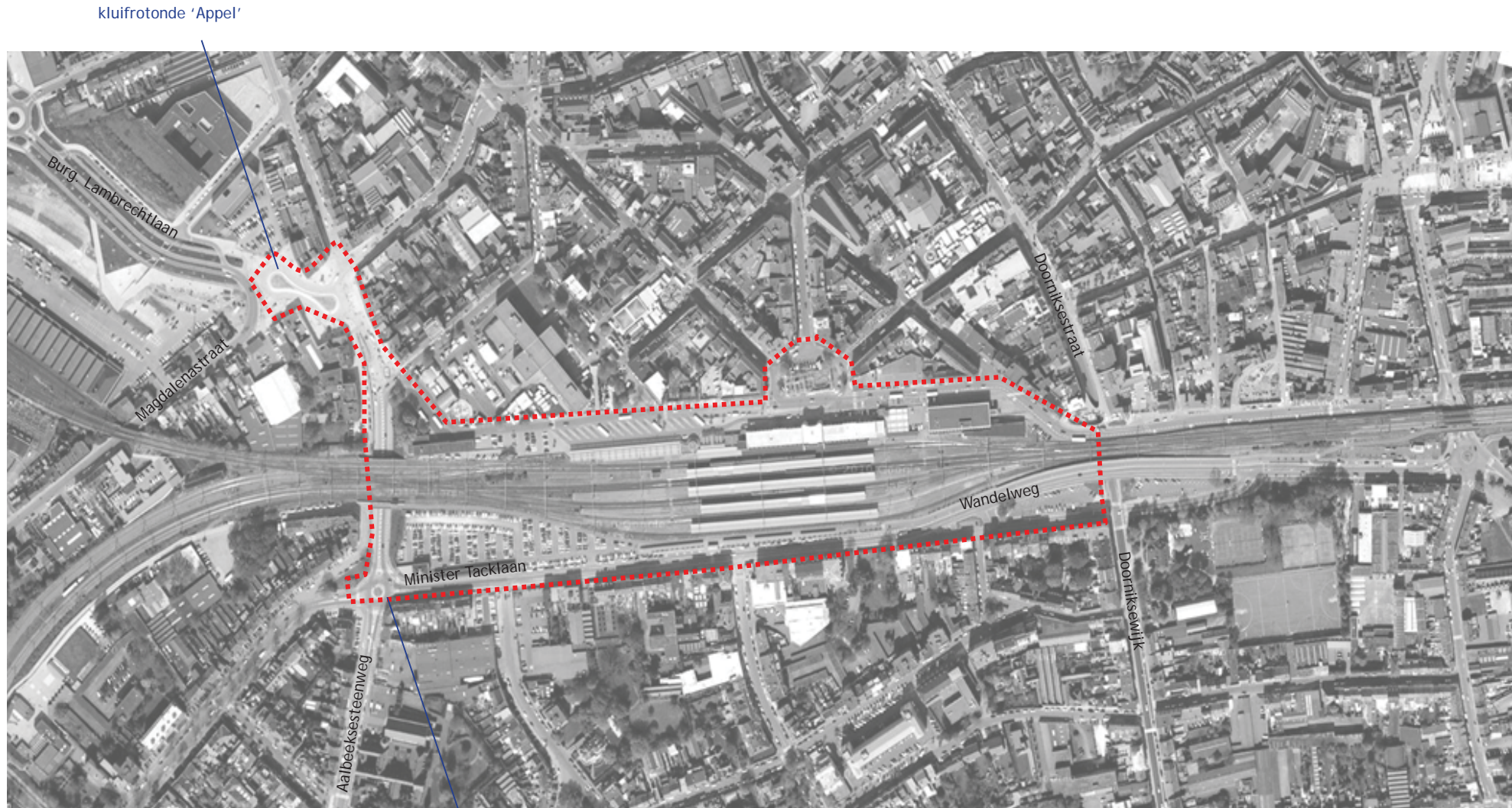
Figuur 8: Beïnvloedingsgebied masterplan



Figuur 7: Situering station Kortrijk - Micro

## 2.4 Grenzen projectgebied

Op onderstaande figuur wordt de contour van het projectgebied weergegeven met een rode streeplijn. Deze zone werd vastgelegd in de 'Samenwerkingsovereenkomst voor de opmaak van een masterplan en een definitief voorontwerp voor de stationsomgeving van Kortrijk' (dd. 20/09/2010).



Figuur 9: Projectgrenzen volgens Samenwerkingsovereenkomst

rotonde 'Panorama'

Op onderstaande figuur wordt de contour van het projectgebied weergegeven op het einde van de Masterplanfase (20 maart 2013)

Hier zijn een aantal wijzigingen tov het oorspronkelijke projectgebied:

- Het projectgebied loopt tot aan de Burgemeester Nolfstraat in het noorden
- In het Zuiden is de rotonde van de Tacklaan mee opgenomen
- In het oosten maakt de locatie van het Seinhuis geen deel meer uit van het projectgebied

De contour zal definitief bepaald worden bij de finalisatie van het voorontwerp.



Figuur 10: Projectgrenzen volgens Masterplan



# 3. PLANNINGSCONTEXT

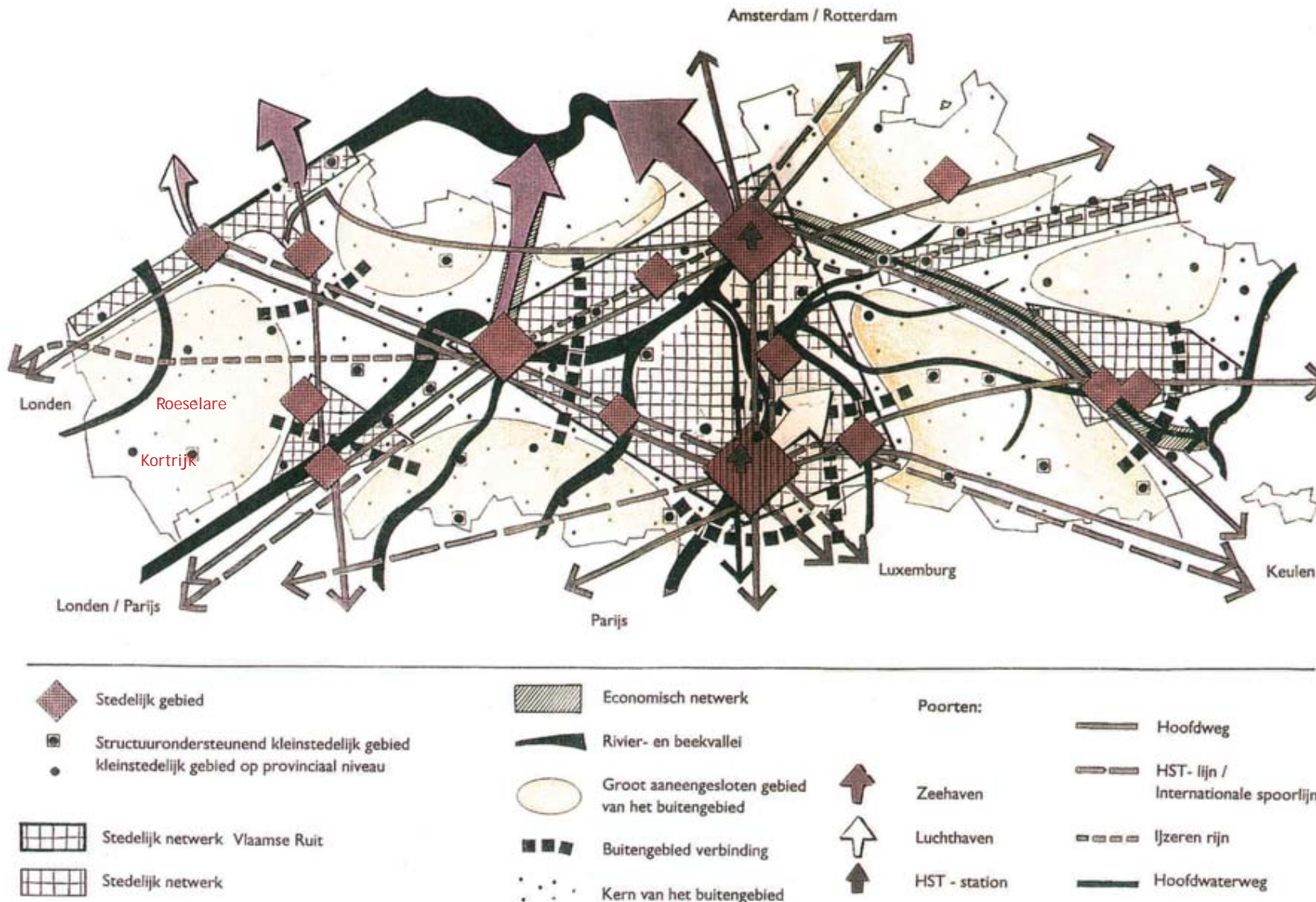


# 3.1 Ruimtelijk-planologisch

## 3.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Kortrijk is geselecteerd als stedelijk gebied dat deel uitmaakt van een stedelijk netwerk, verbonden met Roeselare.

De stad is tevens het knooppunt van hoofdwegen, een internationale spoorlijn en een hoofdwaterweg.



Figuur 11: Gewenste ruimtelijke structuur Vlaanderen volgens RSV

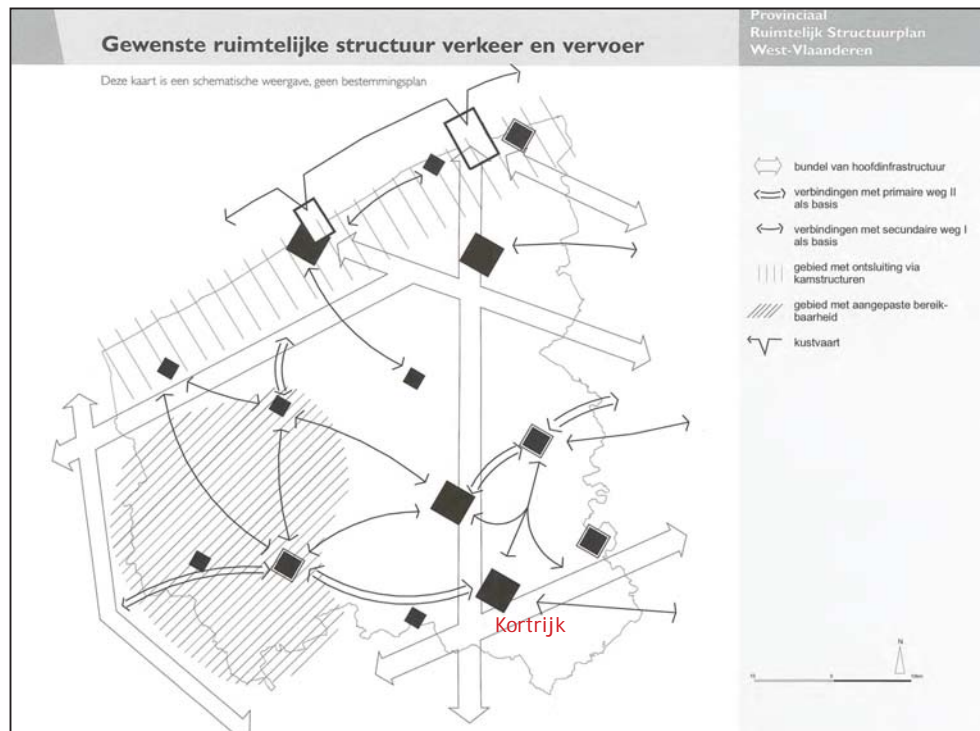
### 3.1.2 Provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen

Kortrijk is gelegen langsheen een bundel van diverse infrastructuurassen, met name

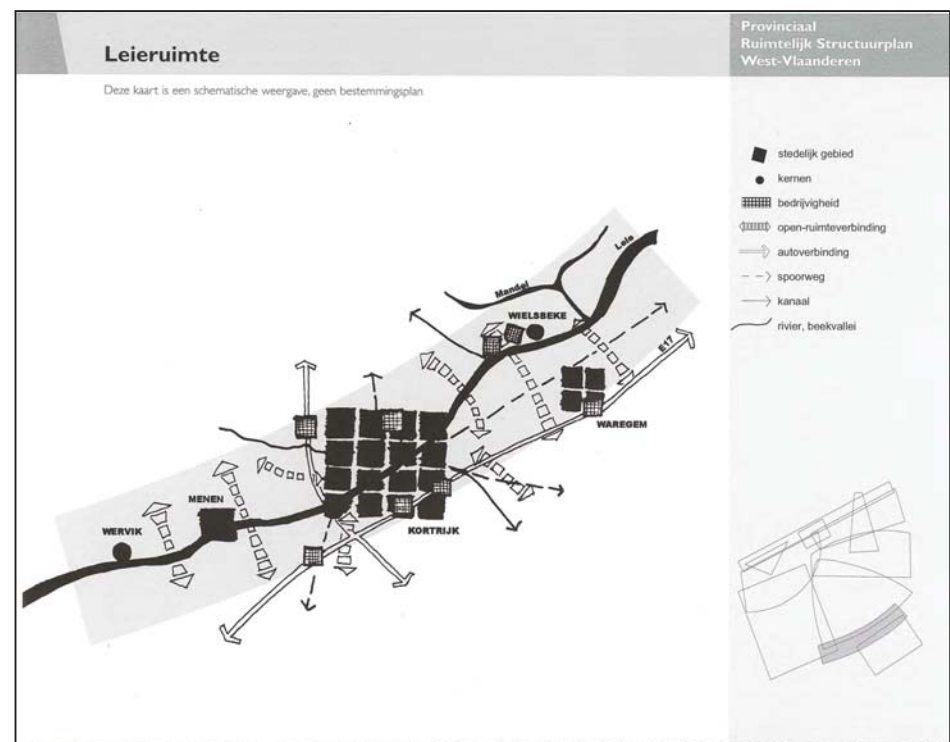
- spoorassen
- hoofdwegennet (E17)
- kanaal Bossuit-Kortrijk (verbinding tussen de Leie en de Schelde)

Meer in het bijzonder wordt in het Provinciaal ruimtelijk structuurplan de 'Leieruimte' gedefinieerd. Het betreft een reeks steden en gemeenten die gelegen zijn langsheen de Leie en waar verschillende vormen van bedrijvigheid gelegen zijn.

In het provinciaal structuurplan wordt het belang van deze situering en de toekomstvisie van Kortrijk binnen deze netwerken uiteengezet.



Figuur 12: Gewenste ruimtelijke structuur verkeer en vervoer provincie West-Vlaanderen volgens PRS

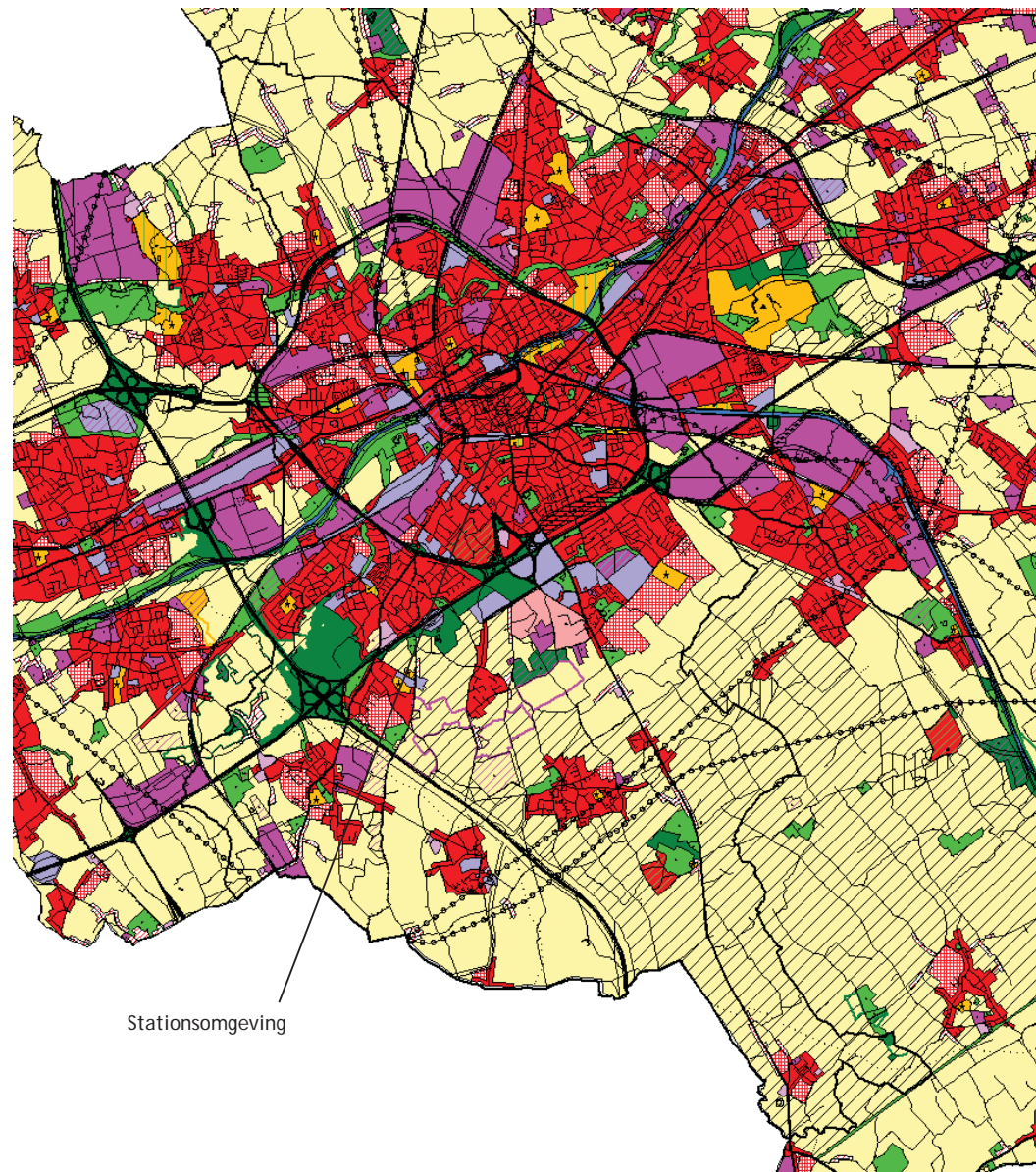


Figuur 13: Gewenste ruimtelijke structuur Leieruimte volgens PRS



### 3.1.3 Gewestplan

Het station van Kortrijk is geselecteerd als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut. De ruime stationsomgeving is hoofdzakelijk bestemd als woongebied.



- woongebied
- woongebied met cultureel, historische en/of esthetische waarde
- woongebied met landelijk karakter
- woongebied met landelijk karakter en cultureel, historische en/of esthetische waarde
- woonpark
- woonuitbreidingsgebied
- gemengde woon- en industriegebieden
- gebied voor stedelijke ontwikkeling
- reservegebied voor woonwijken
- gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut
- dienstverleningsgebieden
- regionale gemengde zone voor diensten en handel
- industriegebieden
- milieubelastende industrieën
- regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter
- transportzone
- wetenschapspark
- reservegebied voor industriële uitbreiding
- reservegebied voor beperkte industriële uitbreiding
- ambachtelijke bedrijven en kmo's
- ontginningsgebieden
- uitbreiding van ontginningsgebieden
- militaire gebieden
- agrarische gebieden
- landschappelijk waardevolle gebieden
- landelijke gebieden
- agrarische gebieden met ecologisch belang
- parkgebieden
- bufferzones
- groengebied
- natuurgebied
- natuurgebied met wetenschappelijke waarde of natuurreservaten
- gebied voor natuureducatieve infrastructuur
- bosgebieden
- uitbreidingsgebied voor bos
- recreatiegebieden
- gebieden voor dagrecreatie
- gebieden voor verblijfrecreatie
- recreatieve parkgebieden
- golfterrein
- gebied met toeristische waarde
- waterwinningsgebied

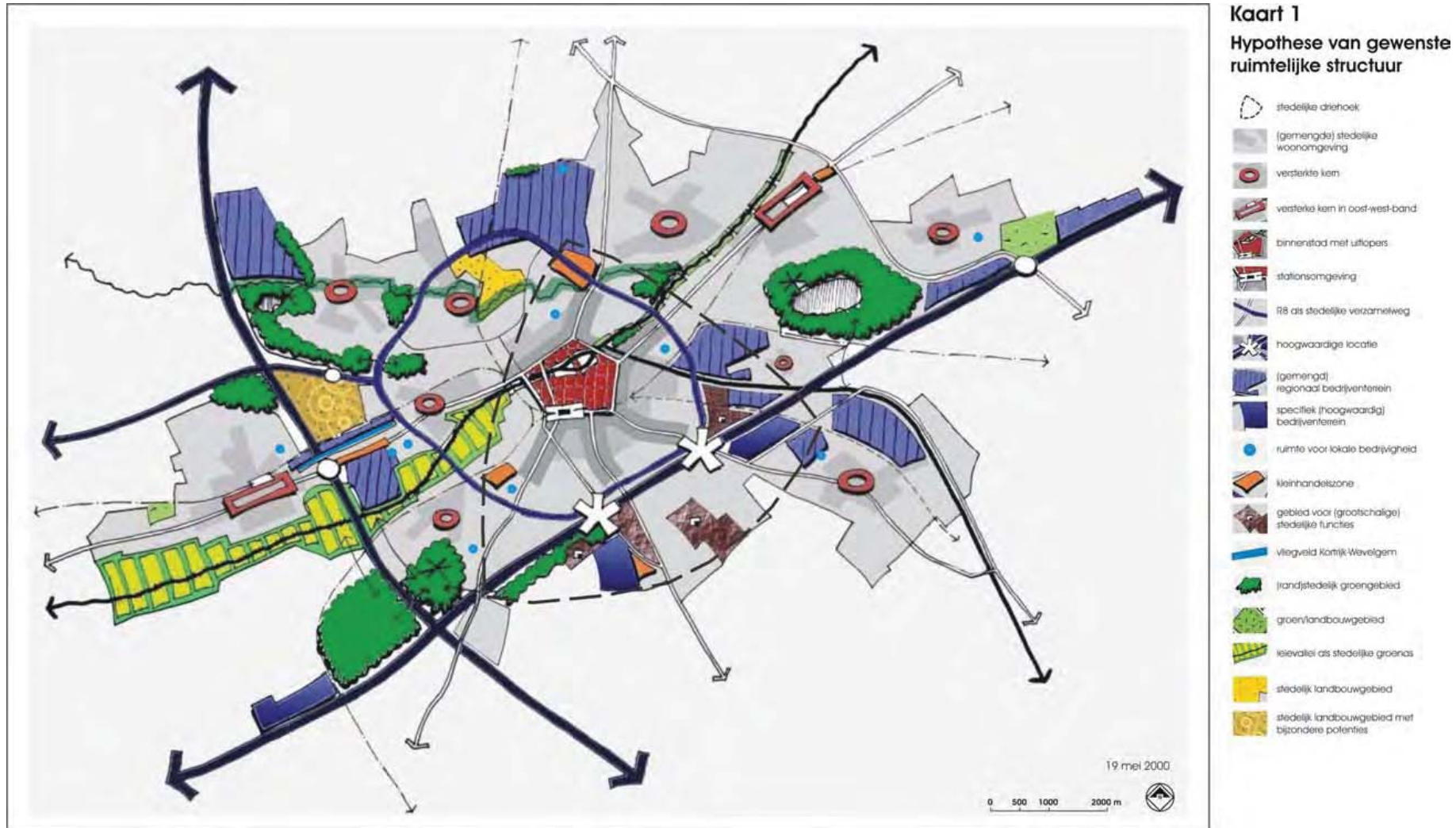


Figuur 14: Uittreksel gewestplan Kortrijk  
Bron: gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Kortrijk (2006)

### 3.1.4 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

De heraanleg van de stationsomgeving en renovatie van het station zelf is binnen het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan geselecteerd als belangrijk deelproject binnen de gewenste ruimtelijke structuur van de stad Kortrijk. Het station ligt aan de rand van het stadscentrum, dat omschreven wordt als 'binnenstad met uitlopers'. De stationsomgeving is een belangrijke schakel met hoogwaardige locaties

ter hoogte van onder meer Hoog-Kortrijk.



Bron: Intercommunale Leiedal

Figuur 15: Gewenste ruimtelijke structuur stad Kortrijk  
Bron: gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Kortrijk (2006)

### 3.1.5 Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk

De Vlaamse regering heeft op 20 januari 2006 het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening Regionaalstedelijk Gebied Kortrijk definitief vastgesteld.

Met dit plan geeft de Vlaamse Regering aan binnen welke afbakeningslijn zij het stedelijk gebied Kortrijk wil zien ontwikkelen. Bovendien maakt zij bestemmingswijzigingen en inrichtingsvoorschriften voor een groot aantal stedelijke projecten. Het gaat om nieuwe ruimte voor wonen, werken, verkeersinfrastructuur en groengebieden.

Er zijn geen specifieke bestemmingsvoorschriften voor de stationsomgeving voorzien, er worden wel verwijzingen gemaakt in de richtlijnen voor andere locaties:

*Advies Vlacoro: Er worden geen bijkomende kantoorlocaties voorgesteld gezien het bestaande aanbod en de mogelijkheden op goed gelegen locaties (stedelijke driehoek met het N.M.B.S.-station en Hoog-Kortrijk).*

*Voor het wonen wordt het bestaande patroon van kernen versterkt en er wordt specifiek voorzien in (gemengde) woonprojecten aan de verschillende treinstations (Harelbeke, Kortrijk, Wevelgem).*



Overzichtkaart

Achtergrond: Postverwach van de topografische kaart uitgegeven tussen 1996 en 1999 op schaal 1/10000 door het NCG (CG-GIS Vlaanderen)  
 © Fragment met toelating A1913 van het NCG

GEWESTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN  
 Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk  
 PLAN 1 Afbakeningslijn regionaalstedelijk gebied Kortrijk  
 Bijlage 1 Verordenend Grafisch Plan 1

Schaal 1/6000  
 0 1000 2000 3000 Meters

Plancode - 2.12\_00006\_0000  
 Definitieve vaststelling



Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap  
 Administratie Ruimtelijke Ordening, Habitatvesting  
 en Monumenten en Landschappen  
 Afdeling Ruimtelijke Planning

Figuur 16: Afbakening Regionaalstedelijk Gebied Kortrijk

stad Kortrijk  
**RUP 1.1 Kortrijk Weide - verordenend grafisch plan**



Juli 2012, voorontwerp



Dit ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) bestaat uit 3 niet te scheiden onderdelen:  
 - bundel met toelichting, deelplan 2 van het grafisch verordenend plan en stedenbouwkundige voorschriften  
 - deelplan 1 van het grafisch verordenend plan

Alle onderdelen maken deel uit van de goedkeuring van de Deputatie van de provincie West-Vlaanderen

Oppervlakte RUP: 15ha 37a 71ca  
 Dossiernummer: U KOR 1.1  
 schaal: 1/1.500



**COLOFON**

Dit document is een publicatie van:

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

Oprachtgever:  
 stad Kortrijk

De Burgemeester:  
 Stefaan De Clerck

Ontwerper - Ruimtelijke Planner:  
 Griet Lannoo

De Schepen van Ruimtelijke Ordening:  
 Wout Maddens

De Gemeentesecretaris:  
 Geert Hillaert

**FORMELE PROCEDURE**

Plenaire vergadering voorontwerp gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan:

Voorlopige vaststelling van ontwerp gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan in de gemeenteraadszitting van:

Openbaar onderzoek van ontwerp gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan:

Advies van de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening (GECORO)

Definitieve vaststelling van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan in de gemeenteraadszitting van:

Definitieve goedkeuring gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

- plangebied**
- 1 zone voor kernstedelijke functies incl wonen
  - 2 zone voor wonen met kernstedelijke functies
  - 3 zone voor woonpark excl wonen
  - 4 zone voor woonpark
  - 5 zone voor publiek parkeerterrein
  - 6 zone voor openbare wegenis
  - 7 zone voor spoorinfrastructuur

**overdrukken**

- 8 lokale weg
- 9 goederenloods
- 10 extra volume
- 11 woontorens
- 12 woonveld
- 13 ventweg
- 14 spoorwegonderdoorgang
- 15 bouwkundig erfgoed



Figuur 17: Uittreksel RUP Kortrijk Weide

### 3.1.6 RUP Kortrijk Weide

In de directe omgeving van het station ligt de site 'Kortrijk Weide'. De site omvat een voormalig rangeer- en goederenstation, douanegebouw en entrepot, opgetrokken rond 1950.

In 2001 werd er tussen de N.M.B.S. en de Stad Kortrijk een studiesyndicaat opgericht met als doel een realistisch en aantrekkelijk ontwikkelingsplan uit te werken voor de hele omgeving van Kortrijk Weide. Sinds 2006 worden op een deel van het terrein publieke activiteiten (tentoonstellingen e.a.) georganiseerd. Voor de overige delen werd een masterplan opgemaakt met het oog op verdere herontwikkeling:

Voor het RUP 'Kortrijk Weide' werd een planMER opgemaakt, waarin de mogelijke milieueffecten van het plan werden onderzocht. De dienst MER van de Vlaamse Overheid heeft op 25 september 2012 het planMER goedgekeurd. Het ontwerp van het RUP Kortrijk Weide werd op 12 november 2012 voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad. Dit plan werd onderworpen aan een openbaar onderzoek, dat liep van 11 januari 2013 tot en met 11 maart 2013. Het inrichtingsplan werd opgemaakt door de Spaanse architect J. Farrando.

Het westelijk deel van Kortrijk Weide is - met uitzondering van de voormalige N.M.B.S. goederenloods - grotendeels onbebouwd. De stad houdt eraan deze kenmerkende loods te behouden. Sinds mei 2013 krijgt een deel van de loods al een nieuwe functie: het jeugd ontmoetingscentrum nam er z'n intrek. Ook de randparking blijft bestaan en zal in de toekomst bereikbaar zijn via de ring en niet langer via de Magdalenestraat. Rond de parking is ruimte voor nieuwe bebouwing. Verschillende openbare instanties toonden al interesse voor het gebied. De Centra voor Volwassenen Onderwijs (Hitec, VSPW en VIVO) zitten momenteel verspreid op drie locaties. Zij zullen in de toekomst het gros van hun activiteiten bundelen op Kortrijk Weide. Daarnaast worden ook bijkomende bebouwingmogelijkheden gecreëerd. Zij zullen als het ware een stedelijke wand vormen rond het plein. De lager gelegen zone langs de Leie wordt een 'woonpark'. Hier wordt de nadruk gelegd op een groene ruimte. Er komt onder meer een park waar plaats is voor woonbebouwing of gemeenschapsfuncties onderdak kunnen vinden. Het park aan de Leie moet een groene stadsrand vormen rond de stadskern. Door of langs het park kan eveneens een weg worden aangelegd die moet zorgen voor een lokale ontsluiting van het stadscentrum en de functies in en aan het park.

Het oostelijk deel van de site is op dit moment al grotendeels bebouwd. In de toekomst ligt het accent dus vooral op het verder afwerken van deze bestaande bouwranden. Langs de zijde van de ring worden bijkomende mogelijkheden gecreëerd, zowel qua bouwhoogte als functies. De stad trekt hierbij de kaart voor kernstedelijke functies. Een uitbreiding van het justitiehuis behoort daarbij tot de mogelijkheden.

Bron tekst: website stad Kortrijk

Noot: Het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Kortrijk Weide' en het bijhorende plan-MER werden opgemaakt via het integratiespoor. Bij het integratiespoor verloopt de opmaak van het RUP deels gelijktijdig met de plan-MER. Het Grondwettelijk Hof heeft op 31 november 2013 naar aanleiding van twee andere projecten die volledig los staan van 'Kortrijk Weide' geoordeeld dat die procedure ongrondwettelijk is.

Hoewel het RUP 'Kortrijk Weide' op zich niet vernietigd is, is het wel gevat door die uitspraak van het Hof. Dat legt een hypotheek op de ontwikkeling van dit stadsdeel omdat door het arrest elke vergunning die gebaseerd wordt op het RUP 'Kortrijk Weide' aanvechtbaar wordt. Om opnieuw rechtszekerheid te creëren, zal de stad Kortrijk een initiatief moeten nemen. Er zijn verschillende scenario's mogelijk, waarbij het volledig hernemen van de procedures voor de plan-MER en het RUP momenteel het meest voor de hand ligt.

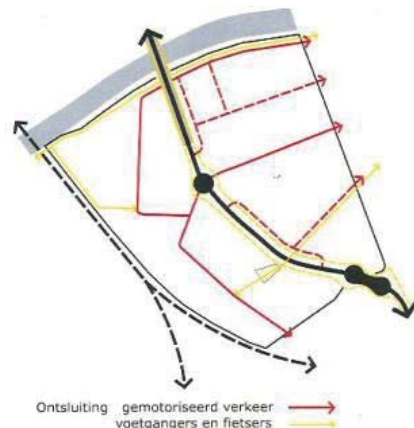
Er is inmiddels een voorstel van decreet ingediend (Vlaams Parlement, stuk 2271 (2013-2014) - nr. 1). Dat decreet beoogt een tijdelijke bescherming voor bepaalde ruimtelijke uitvoeringsplannen die gevat zijn door het arrest van het Hof. Ook het RUP 'Kortrijk Weide' zou hier gebruik van kunnen maken. Daarnaast biedt het voorstel van decreet de mogelijkheid om het RUP te herstellen via een bijzondere procedure. Ook dat scenario behoort tot de mogelijkheden en wordt momenteel verder onderzocht.



Figuur 18: Inrichtingsplan Kortrijk Weide

Bron: Arch. J. Farrando

De verschillende bouwzones en buitenruimtes worden met elkaar en met de stad verbonden door middel van één doorlopende ontsluitingsweg. Deze ontsluitingsweg verbindt de Handelskaai met de Magdalenastraat en takt via de rotonde west aan op de nieuwe westelijke ring.



Betreffende de verwachte mobiliteitseffecten van het project worden volgende uittreksels uit de PlanMER (Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan KORTRIJK-WEIDE - PLAN-MER, Arcadis i.o.v. stad Kortrijk, juli 2012) aangebracht:

### 8.3.2.4 Effectbespreking

#### 8.3.2.4.1 Impact op de verkeersleefbaarheid

Volgend beoordelingskader wordt gehanteerd:

Effectbeoordeling	Beschrijving effect verkeersleefbaarheid
Significant positief	Er is een sterke daling van de intensiteiten en de capaciteit in functie van de verkeersleefbaarheid wordt niet meer overschreden. Het verkeer verschuift naar wegen die meer geschikt zijn om het verkeer te verwerken (cf. categorisering)
Matig positief	Er is een daling van de intensiteiten, en de capaciteit in functie van de verkeersleefbaarheid wordt niet meer overschreden
Gering positief	Er is een daling van de intensiteiten, maar de capaciteit in functie van de verkeersleefbaarheid wordt nog steeds overschreden
Verwaarloosbaar	Er is een beperkte toename/afname van de intensiteiten
Gering negatief	Er is een sterke toename van de intensiteiten en de totale intensiteiten blijven sterk onder de de capaciteit in functie van de verkeersleefbaarheid.
Matig negatief	Er is een sterke toename van de intensiteiten en de capaciteit in functie van de leefbaarheid wordt nagenoeg bereikt
Significant negatief	Er is een sterk toename van de intensiteiten en de capaciteit in functie van de leefbaarheid wordt sterk overschreden

De grootste toenames doen zich voor ter hoogte van de ontsluitingsweg van de randparking (230 voertuigen) in de avondspits. Langheen deze ontsluitingsas zijn geen woningen.

Op de N36 zijn er belangrijke toenames. Meestal is de stijging niet hoger van 20%. Uitzondering hierop is een sterke stijging van 210 wagens op de R36 richting noord tussen kluirotonde en interne ontsluitingsweg) in de ochtendspits (toename van 72%). Er is een stijging van 150 wagens richting zuid tussen de Meensesteenweg en de interne ontsluitingsweg in de avondspits.

De intensiteiten op de R36 zijn nergens hoger dan 1200 pae (maximaal aanvaarbare capaciteit in functie van de verkeersleefbaarheid voor een stedelijke hoofdstraat). De hoogste waarden op de R36 worden gemeten tijdens de avondspits richting Meensesteenweg (910 pae).

Ook met de recente doorrekening (stadmodel 2012) wordt geen overschrijding verwacht.

➔ De effecten op de N36 zijn gering negatief

De intensiteiten op de Meensesteenweg ten oosten van de R36 stijgen maximaal met 70 pae per richting (zowel in ochtend als in avondspits). De Meensesteenweg ten westen van de R36 kent een stijging van ca 60 pae. Relatief beschouwd blijft de toename onder 15%. De intensiteiten op de R36 zijn nergens hoger dan 1200 pae (maximaal aanvaarbare capaciteit in functie van de verkeersleefbaarheid voor een stedelijke hoofdstraat).

Ook met de recente doorrekening (stadmodel 2012) wordt geen overschrijding verwacht.

➔ De effecten op de Meensesteenweg ten oosten van de R36 zijn gering negatief.

Er is een stijging van 80 pae in oostelijke richting in de avondspits en 100 pae in westelijke richting in de Magdalenastraat ten gevolg van de ontwikkelingen op Kortrijk Weide. De Magdalenastraat is een lokale verbindingsweg . De maximale capaciteit in functie van de verkeersleefbaarheid bedraagt 650 pae/uur/richting. Deze waarden worden nergens overschreden. (Opmerking: bij de recente doorrekening (stadmodel 2012) liggen de waarden op de Magdalenastraat hoger dan in het oorspronkelijk gebruikte model. De maximale waarden van 650 pae worden hier niet bereikt.)

➔ De effecten op de Magdalenastraat zijn gering negatief

De Beheerstraat kent ten gevolg van de ontwikkelingen eens stijging van 90 pae (avondspits, noordelijke richting). De weg wordt beschouwd als een lokale verbindingsweg/interne ontsluitingsweg met een maximale capaciteit in functie van de leefbaarheid van 650 pae per uur per richting. Deze worden nergens overschreden (ook niet met de meest recente doorrekeningen (stadmodel 2012)).

➔ De effecten op de Meensesteenweg ten oosten van de R36 zijn gering negatief.

De Burgemeester Nolfstraat kent een stijging van ca 150 pae. Deze weg wordt beschouwd als een wijkverzamelweg en heeft een maximale capaciteit in functie van de leefbaarheid van 400 pae per uur per richting. Deze waarden worden niet overschreden.

➔ De effecten op de Burgemeester Nolfstraat zijn gering negatief.

#### 8.3.2.4.2 Impact op bereikbaarheid / doorstroming

Kruispunten zijn in vele gevallen maatgevend voor de doorstroming. Onderstaand wordt een capaciteitstoets doorgevoerd op basis van de formule van Bovy (rotondes) en op basis van de formule van Bovy en de formule van Webster.

Aanvankelijk werd uitgegaan van de doorrekening van 2010. Per kruispunt wordt nagegaan wat de impact is op de beoordeling indien uitgegaan wordt van de geactualiseerde doorrekening (stadmodel 2012).

Hierbij wordt het volgende beoordelingskader gebruikt:

	fietsvoorzieningen, stringent parkeerbeleid, slechte autobereikbaarheid
Matig positief	Aanwezigheid treinstation, openbaar busaanbod en kwalitatieve fietsvoorzieningen, matige autobereikbaarheid, geen stringent parkeerbeleid
Verwaarloosbaar	afwezigheid treinstation, aanwezigheid openbaar busaanbod en kwalitatieve fietsvoorzieningen, goede autobereikbaarheid, stringent parkeerbeleid
Matig negatief	afwezigheid treinstation, aanwezigheid openbaar busaanbod en kwalitatieve fietsvoorzieningen, goede autobereikbaarheid, geen stringent parkeerbeleid
Significant negatief	Afwezigheid treinstation, openbaar busaanbod en kwalitatieve fietsvoorzieningen, goede autobereikbaarheid, geen stringent parkeerbeleid

De nabijheid van het station en de hoogwaardige openbaar vervoersontsluiting (bus) bieden de mogelijkheid om gebruik te maken van duurzame transportmodi. Daarnaast is tevens een kwalitatieve fietsinfrastructuur aanwezig. De autobereikbaarheid is matig. Momenteel is er geen stringent parkeerbeleid (gratis parkeren) – (zie ook verder)

De effectbeoordeling voor de mogelijkheden om gebruik te maken van duurzame transportmodi is matig positief. Door het invoeren van een stringent parkeerbeleid kan dit als significant positief beoordeeld worden.

#### 8.3.2.4.4 Impact op de verkeersveiligheid

In het huidige voorstel wordt de ontsluiting van de randparking gebruikt als bypass voor de kluitrotonde. Dit is nadelig voor de verkeersveiligheid door menging van aard van verkeer: verkeer dat naar en weg van de parking rijdt, wordt gemengd met doorgaand verkeer. Daarenboven wordt er een kruispunt ter hoogte van de Magdalenastraat opgewaardeerd, op beperkte afstand van de kluitrotonde.

Onder alternatievenonderzoek wordt verder ingegaan op deze problematiek.

### 8.3.3 Alternatievenonderzoek

#### 8.3.3.1 Alternatieven voor de interne ontsluiting deelgebied entrepot

In het plan worden verschillende aansluitingsmogelijkheden voor de interne ontsluitingsweg voor het deelgebied entrepot onderzocht. In de startnota met betrekking tot het RUP (Leiedal december 2008) wordt het volgende gesteld met betrekking tot de ontsluiting

*“Aanvullend op de westelijke ring zullen in de toekomst, bij ontwikkeling van Kortrijk-Weide, de twee deelgebieden Entrepot en gerechtsgebouw met elkaar en met de stad worden verbonden door middel van één doorlopende ontsluitingsweg. De weg moet de Handelskaai met de Magdalenastraat verbinden en via de rotonde Bokersstraat aantakken op de nieuwe westelijke ring. De ontsluitingsweg werkt als ventweg en zal worden aangelegd midden in het gebied entrepot en zal een dubbel richtingsprofiel krijgen, zoals vooropgesteld door de mobiliteitscel. Zo wordt het mogelijk om in één*



## 3.1.6. Lopende projecten in de projectomgeving

### 3.1.6.1 Algemeen overzicht

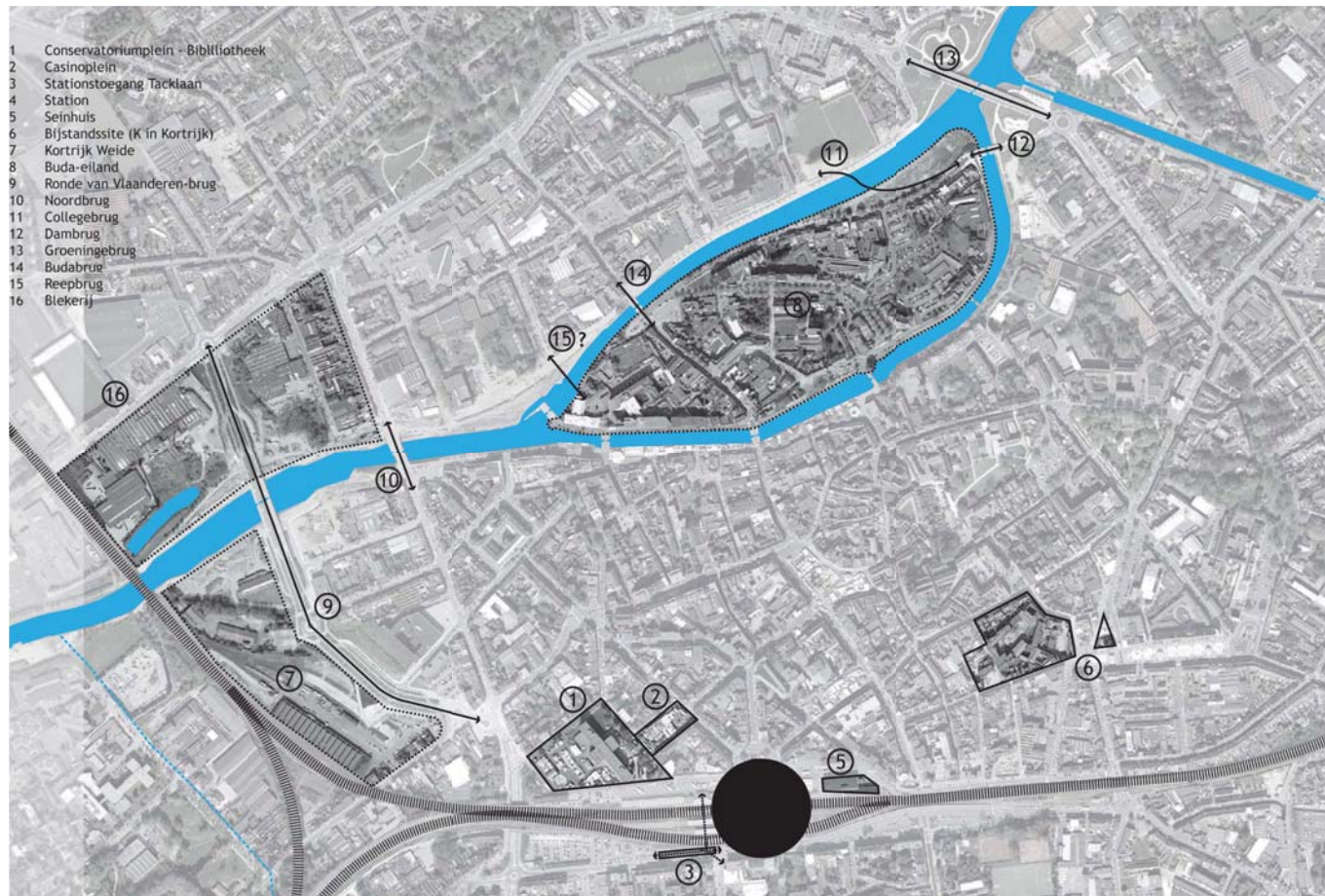
In de omgeving van het station van Kortrijk zijn een reeks stedenbouwkundige en of mobiliteitsgerelateerde projecten gepland, reeds in uitvoering of recentelijk afgerond.

Op onderstaande figuur worden de meest belangrijke projecten aangeduid.

Voor het masterplan zijn op vlak van mobiliteit volgende projecten nauw verweven:

- Kortrijk Weide (zie tevens paragraaf 3.1.5)
- Conservatoriumplein - BibLLiotheek (on hold)
- Heraanleg Leieboorden (incl. reep- en Budabrug) (in uitvoering, einde voorzien eind 2013)

De stationstoegang voor voetgangers via de onderdoorgang onder de Tacklaan en het seinhuis van INFRABEL aan de Doornikselaan zijn inmiddels uitgevoerd.



Figuur 19: Projecten nabij het station van Kortrijk

### 3.1.6.2 Woonprojecten

In Kortrijk zijn de komende jaren een aantal woonprojecten gepland in de stationsomgeving.

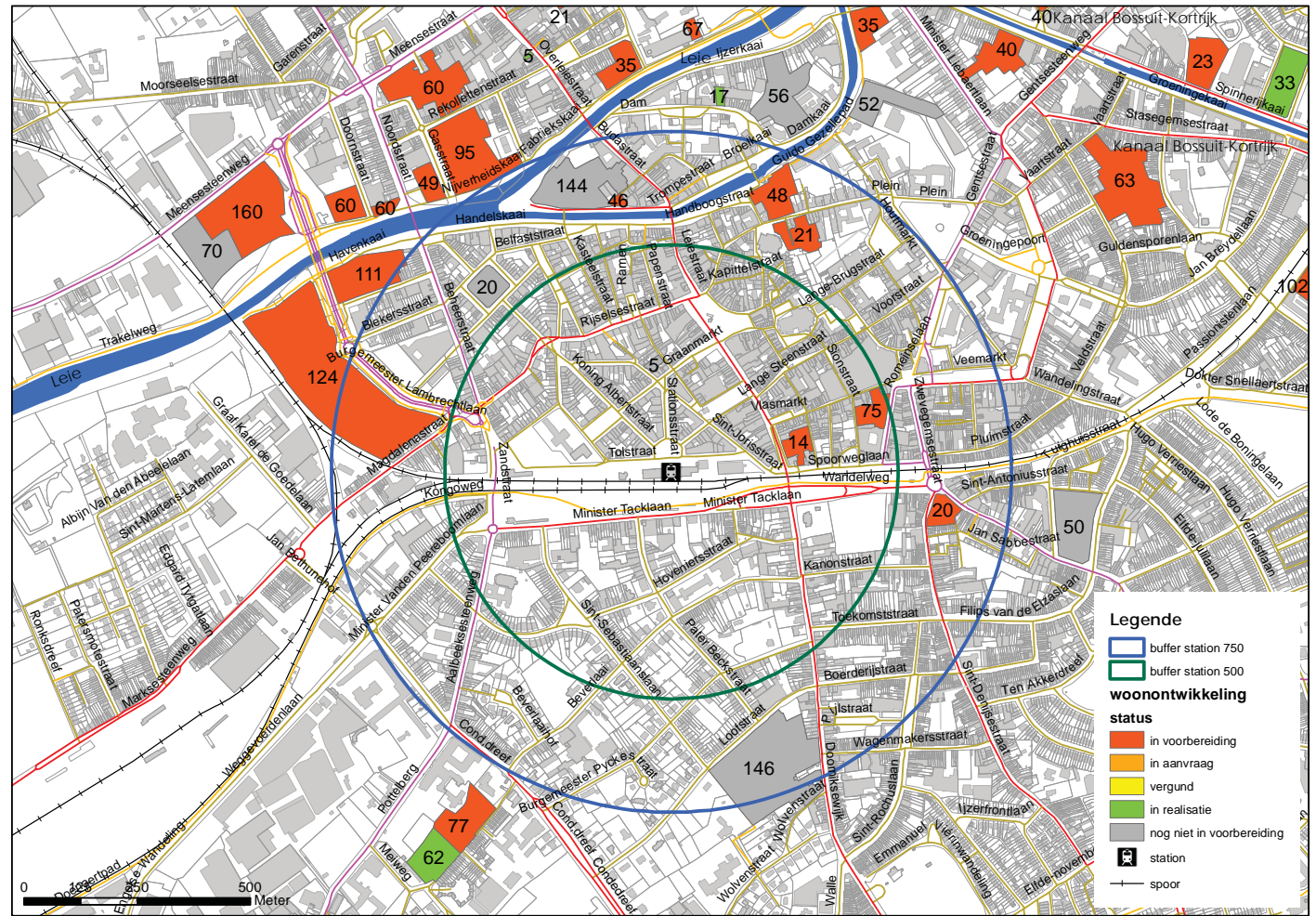
Met betrekking tot het stationsproject, zullen de woonprojecten die op wandelafstand (500-750m) van het station gelegen zijn, kunnen bijdragen aan de reizigersgroei.

Op naastgelegen figuur wordt een overzicht van de geplande midden- tot grootschalige projecten weergegeven, aangeleverd door de stad Kortrijk.

De belangrijkste grotere woonprojecten in de omgeving zijn:

- De CM-site (woonontwikkeling geraamd op 75 units)
- De AZ-site Loofstraat (programma nog te bepalen, voorlopig geraamd op een kleine 150 units)
- Globaal - maar buiten de perimeter - maakt de kaart duidelijk dat de groei vooral geconcentreerd is langs de Leieboorden
- De 124 die op Kortrijk Weide staan ingetekend, zijn niet meer aan de orde.
- De grijze zones zijn eerder langere termijn (na 2020).

Voor de binnenstad geldt een belangrijke kanttekening. De ontwikkelingen hier zijn vrij moeilijk in kaart te brengen. Het gaat immers in hoofdzaak om verdichting (genre woning wordt appartement). Dat is een trend die moeilijk concreet in kaart te brengen is.



Figuur 20: Woonprojecten nabij het station van Kortrijk

Bron: Stad Kortrijk

### 3.1.6.3 Herorganisatie Howest

De Howest (Hogeschool West-Vlaanderen) is vandaag reeds gevestigd in Kortrijk. Op naastliggende figuur wordt de locatie van de verschillende campussen weergegeven.

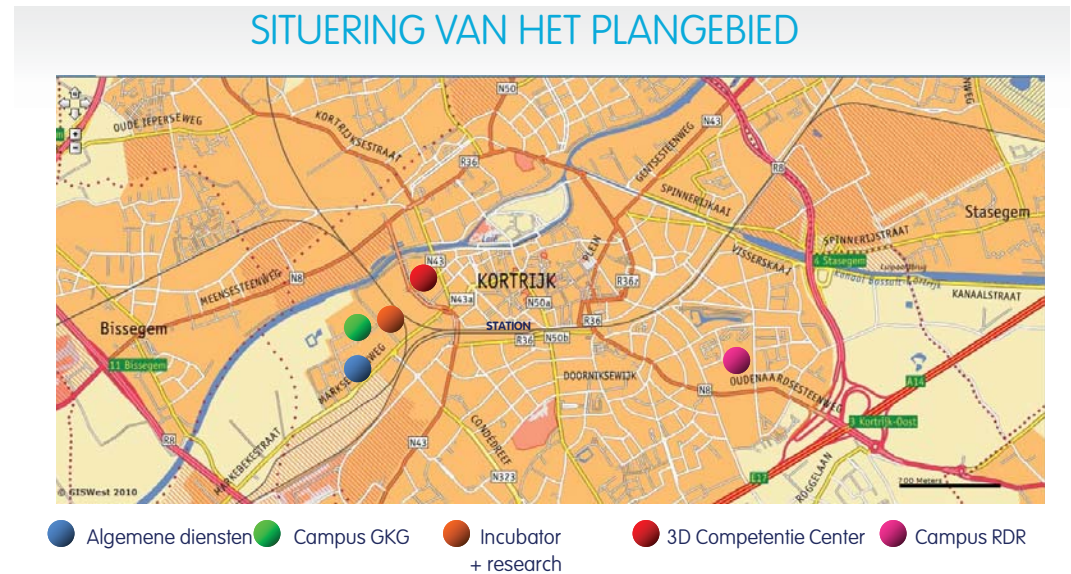
Howest plant een herorganisatie van de huidige campussen in Kortrijk tegen 2015. Concreet zullen een reeks vestigingen gecentraliseerd worden in de huidige campus GKG, gelegen langs de Marksesteenweg. Hierbij worden tevens nieuwe ontwikkelingen (leslokalen, spin off-gebouwen, zwembad, ...) en een parking gepland ter hoogte van de site rond het huidige containerpark van de stad. De specifieke locatie hiervan is nog niet vastgelegd en zal bepaald worden in overeenstemming met de stad.

De gecentraliseerde studentencampus is gelegen naast de site van Kortrijk Weide, waar de voorzieningen en CVO nauw in relatie mee zullen staan.

De huidige, recente campus gelegen langsheen de Blekerstraat, blijft behouden.

Gezien de locatie op wandelafstand van het station, zal de nieuwe gecentraliseerde campus in nauwe relatie staan met het (bus)station. Studenten die per trein of bus naar de campus komen, zullen kunnen af- en opstappen in het nieuwe station van Kortrijk en te voet naar de campus gaan (wandelafstand circa 1km). Tevens zijn de fietsrelaties van en naar de hogescholencampus belangrijk.

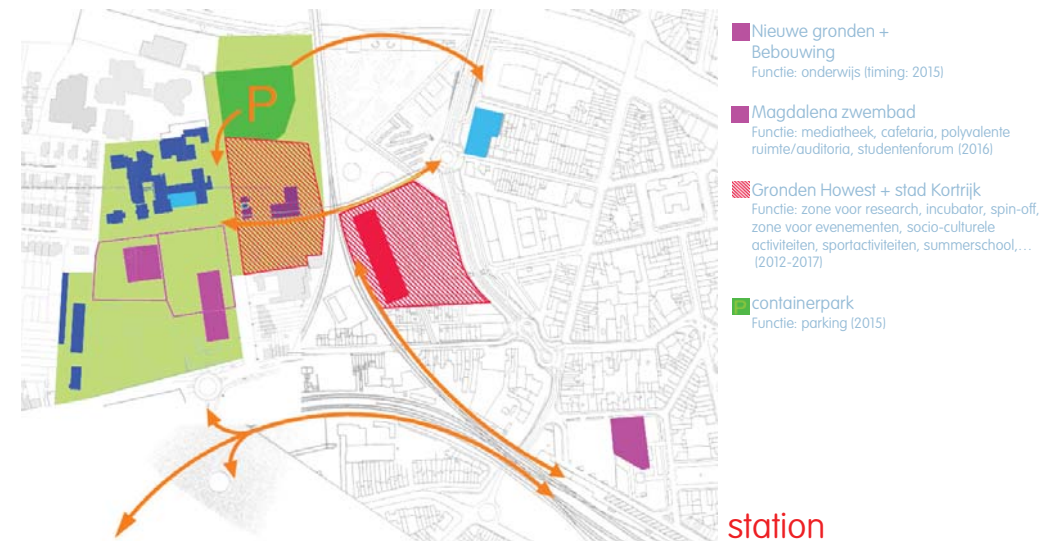
Op vraag van de Howest en de Stad zal in het ontwerp van de stationsomgeving de nodige aandacht besteed worden aan de verbinding voor zacht verkeer tussen het station en de sites van Howest en Kortrijk Weide.



## Howest Campus Kortrijk

### CONCEPT EN PLANOPTIES

De Hogeschool West-Vlaanderen  
Lid van de Associatie Universiteit Gent



Figuur 21: Herorganisatie campussen Howest  
Bron: Howest

## 3.2 Verkeersplanologisch

### 3.2.1 Mobiliteitsplan Kortrijk

Het mobiliteitsplan is een (verplicht) onderdeel van het mobiliteitsconvenant. Dit convenant is een overeenkomst tussen de gemeente, het Vlaams Gewest, De Lijn en eventuele andere partners met de bedoeling gecoördineerd te werken aan de verhoging van de verkeersveiligheid, de verbetering van de verkeersleefbaarheid en de beheersing van de vervoersvraag. In het mobiliteitsplan wordt een toekomstvisie ontwikkeld voor de mobiliteit in de stad Kortrijk.

De eerste versie van het mobiliteitsplan dateert van juli 2002 en werd opgemaakt door Groep Planning. Dit plan werd, zoals opgelegd door MOW, herzien in 2011 door TRITEL.

Op volgende bladzijden worden een aantal aandachtspunten vermeld met betrekking tot de stationsomgeving.

De belangrijkste items hieruit naar het ontwerp voor de stationsomgeving zijn:

- de herinrichting van het Stationsplein met grote aandacht voor de voetganger
- momenteel is de stationsomgeving het grootste knelpunt in het busnetwerk van De Lijn
- optimalisatie kluifrotonde Stationsomgeving
- tunnel voor doorgaand verkeer op de R36, rotonde voor plaatselijk verkeer Stationsomgeving
- optimalisering van de R8 Kortrijk
- aanleg van fietsroute langs de noordzijde van de spoorlijn, met ongelijkgrondse kruising van de Zandstraat
- betalend parkeren overdag én 's avonds tot 22u Stationsomgeving
- parkeerduurbeperking overdag én 's avonds tot 22u Stationsomgeving
- beperken van de parkeercapaciteit Stationsomgeving
- aantrekkelijk openbaar domein, voldoende en veilige fietsvoorzieningen Stationsomgeving
- voldoende en comfortabele fietsenstalling Stationsomgeving
- beschutte wachtaccommodatie OV

Op volgende twee bladzijden worden een aantal paragrafen uit het mobiliteitsplan weergegeven. In deze delen gaat men specifiek in op de probleempunten en doelstellingen voor de stationsomgeving van Kortrijk.



Figuur 22: Voorblad mobiliteitsplan Kortrijk

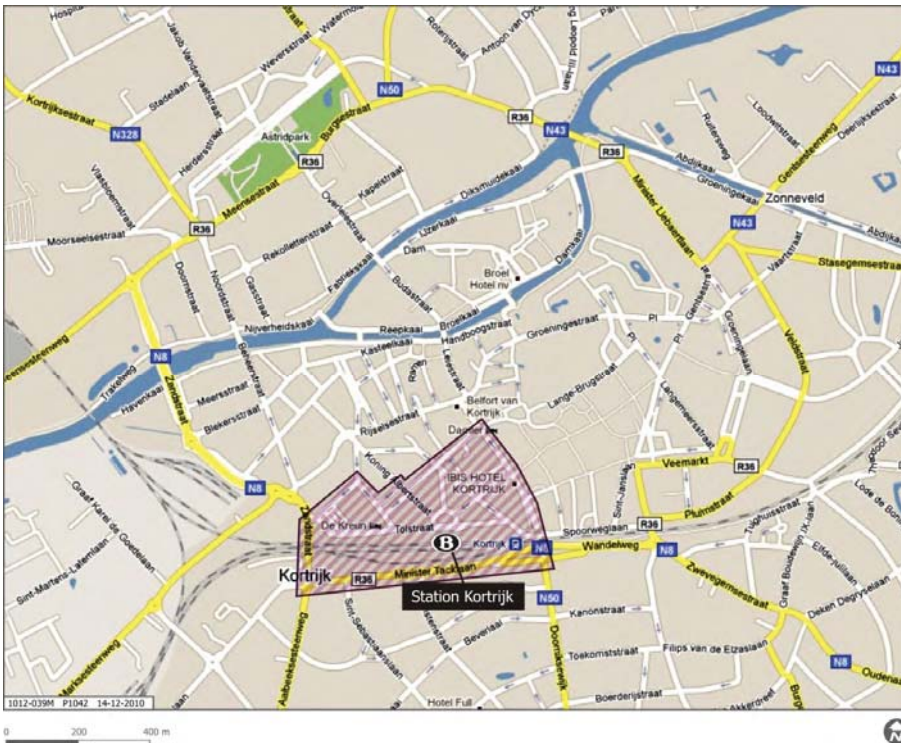
Bron: Mobiliteitsplan Kortrijk (TRITEL, 2011)

## 7.2.3 Stationsomgeving Kortrijk

Op basis van de MOBER 'Stationsomgeving Kortrijk' van studiebureau Vectris (2009), worden hieronder de inhoud, de resultaten en de daaruit volgende maatregelen neergeschreven.

### 7.2.3.1 Situering

Op het Conservatoriumplein wordt een nieuwe centrale bibliotheek voorzien, gekoppeld aan een centrum voor levenslang leren (samen 'BibLLiotheek' genoemd). Onder het nieuwe gebouw wordt een parkeergarage voorzien die naast parking voor BibLLiotheek eveneens zal dienst doen als pendelparking en als centrumparking. Gezien de omvang van het project (15.000 m<sup>2</sup> bovengronds + ondergrondse parking) werd een MOBER<sup>11</sup> opgemaakt die o.a. uitspraak dient te doen over de noodzakelijke en haalbare parkeercapaciteit en het effect op de verkeersafwikkeling in de stationsomgeving, in het bijzonder op de R36.



Figuur 12: Stationsomgeving Kortrijk (projectgebied)

### 7.2.3.2 Resultaten

Op basis van een microsimulatie wordt de grootste congestie ter hoogte van de Zandstraat op de kluirotonde verwacht, ook het Conservatoriumplein zelf blijkt een probleempunt. Ook in de huidige toestand is de doorstroming reeds een probleem ter hoogte van de

kluirotonde op piekmomenten. Ten gevolge van de extra verkeersgeneratie worden ook lange wachtrijen verwacht tot op de Minister Tacklaan en de Consciencestraat.

In de MOBER worden 772 parkeerplaatsen en 238 fietsenstallingen nodig geacht ten gevolge van de geplande functies. In totaal dienen 983 parkeerplaatsen voorzien te worden in de nieuwe ondergrondse parking, rekening houdend met de bestaande en toekomstige behoefte.

### 7.2.3.3 Maatregelen<sup>12</sup>

Zowel infrastructurele (plaatselijke ingrepen) als flankerend-ondersteunende maatregelen zijn dus noodzakelijk om de verwachte effecten te verzachten. De resultaten uit de microsimulatie tonen alleszins aan dat Kortrijk haar grens van de stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden bereikt heeft. Duurzame oplossingen dienen gezocht te worden om een wijziging van de modal split te verkrijgen.

#### Flankerend-ondersteunende maatregelen

Een eerste categorie van op te nemen acties zijn de **PUSH-maatregelen**, de maatregelen waardoor het autogebruik minder aantrekkelijk wordt. Zo kan het betalend parkeren en de parkeerduurbeperking verlengd worden tot 22u en dient het aantal parkeerplaatsen verlaagd te worden. In combinatie met een consequent handhavingsbeleid wordt het autogebruik in het centrum minder aantrekkelijk, op voorwaarde dat er hoogwaardige alternatieven voorzien worden, de zogenaamde **PULL-maatregelen**.

De pull-maatregelen moedigen het gebruik van duurzame vervoersmodi aan zoals voldoende veilige en comfortabele fietsvoorzieningen aan te leggen (zowel stallingen als fietspaden). Het aanbod, de halte-accommodatie en de tarifiering van het openbaar vervoer dienen eveneens interessant te zijn voor de gebruiker.

Daarbij komen nog de **PERSUASION-maatregelen**, de zachte maatregelen die de gebruikers inlichten en overtuigen om over te stappen naar een duurzame verplaatsingswijze. Voorbeelden zijn carpoolcampagnes, info over Park&Ride, bereikbaarheidsplannen, ....

#### Infrastructurele maatregelen

Voor de parkeervoorzieningen in de omgeving van het station worden enkele (lokale) maatregelen voorgesteld ter optimalisatie van de ontsluiting en circulatie zoals beperken van capaciteit, extra toegangen, ....

Bron bovenstaande tekst: Mobiliteitsplan Kortrijk, TRITEL, 2011

Tabel 18: Acties voor Stationsomgeving

Omschrijving actie	Locatie	Initiatiefnemer
1 Optimalisatie kluifrotonde	Stationsomgeving	
2 Tunnel voor doorgaand verkeer op de R36, rotonde voor plaatselijk verkeer	Stationsomgeving	
3 Optimalisering van de R8	Kortrijk	
4 Aanleg van fietsroute langs de noordzijde van de spoorlijn, met ongelijkgrondse kruising van de Zandstraat	Stationsomgeving	
<b>Wijziging modal split</b>		
5 Betalend parkeren overdag én 's avonds tot 22u	Stationsomgeving	
6 Parkeerduurbeperking overdag én 's avonds tot 22u	Stationsomgeving	
7 Beperken van de parkeercapaciteit	Stationsomgeving	
8 Aantrekkelijk openbaar domein, voldoende en veilige fietsvoorzieningen	Stationsomgeving	
9 Voldoende en comfortabele fietsenstalling	Stationsomgeving	
10 Beschutte wachtaccommodatie OV	Stationsomgeving	
11 Beperking van de capaciteit van de geplande parking Conservatoriumplein	Stationsomgeving	
12 Randparkings, gratis of goedkoper dan stationsparking	Kortrijk	
13 Verbinding van de nieuwe parking onder de sporen met parking Tack (tweede toegang in de Min. Tacklaan)	Stationsomgeving	
14 Carpoolcampagne onder werknemers en studenten, carpoolcoördinator, databank etc.	<i>Niet van toepassing</i>	
15 Fietsvergoeding werknemers	<i>Niet van toepassing</i>	
16 Terugbetaling OV voor werknemers, studentenkorting	<i>Niet van toepassing</i>	
17 Promoten trein-, bus- en fietsgebruik/Opstellen van bereikbaarheidsgids voor attractiepolen.	<i>Niet van toepassing</i>	
18 Promoten randparkings, P&R	<i>Niet van toepassing</i>	
19 Algemene sensibilisatie duurzaam vervoer	<i>Niet van toepassing</i>	
20 Een degelijk en consequent volgehouden parkeerhandhavingbeleid, gekoppeld aan heldere communicatie.	<i>Niet van toepassing</i>	



Figuur 13: Plaatsgebonden maatregelen voor het project Stationsomgeving

Bron bovenstaande tekst en figuur: Mobiliteitsplan Kortrijk, TRITEL, 2011

### 3.2.2 Parkeren

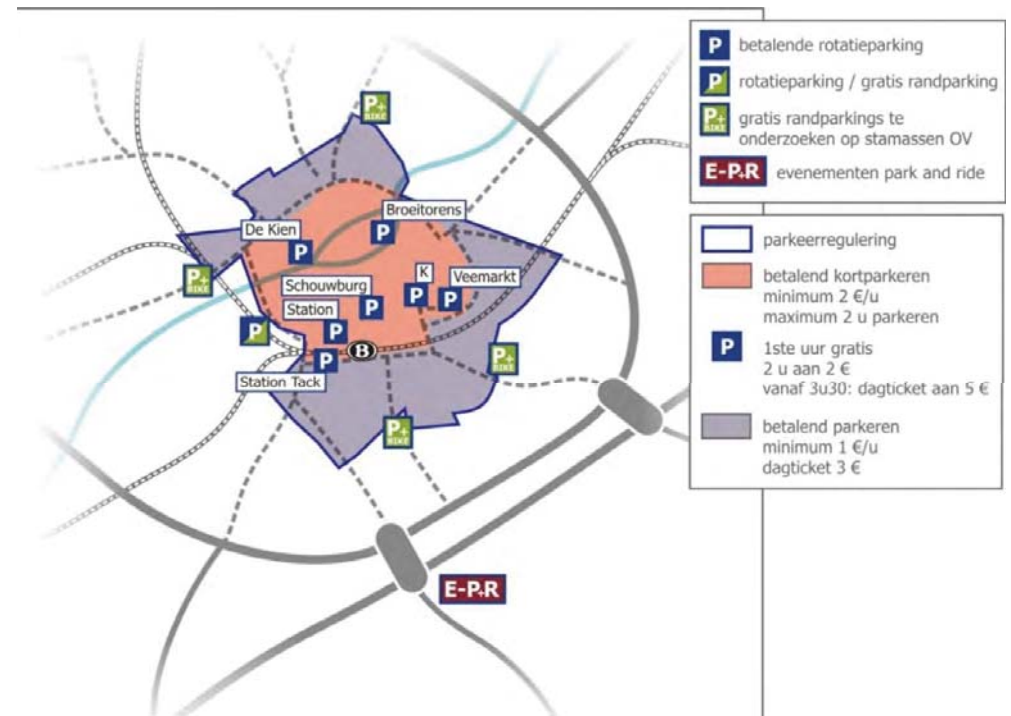
In het eerste mobiliteitsplan (2001) werd reeds een parkeerbeleid uitgewerkt voor het centrumgebied, waarbij een parkeerroute de automobilist naar 6 centumparkings begeleidt met de R36 als draaischijf. Buiten het centrum worden randparkings voorzien, met o.a. een park&ride ter hoogte van het 'ei' van Kortrijk. Om zoekverkeer te vermijden dienen bezoekers met de wagen zo vlot mogelijk naar de verschillende parkings begeleid te worden, aan de hand van parkeergeleiding. Hierbij dient vermeld te worden dat men inmiddels beslist heeft geen gratis randparking meer te voorzien ter hoogte van Kortrijk Weide (zie paragraaf 3.1.5).

In het mobiliteitsplan van 2011 werden een reeks uitgangspunten vastgelegd voor de ontwikkeling van een duurzame parkeervisie voor Kortrijk:

1. Bevestigen bestaande principes met bijzondere aandacht voor:
  - Bewonersparkeren, kortparkeren en langparkeren (in deze volgorde)
  - Duurzame vervoersmodi voor bezoekers naar het centrum
2. Vermijden zoekverkeer via:
  - Duidelijke bewegwijzering
  - Geschikte routekeuze naar parkings
  - Dynamische parkeerbewegwijzering
3. Langparkeren in (ondergrondse) parkings
4. Minder langparkeerders binnen de R38 door:
  - Ontmoedigen van wagengebruik
  - Promoten van alternatieve vervoerswijzen

De stationsparking is opgenomen in deze parkeervisie. Het is een betalende rotatieparking. De nabijgelegen parking op de site Kortrijk Weide wordt in deze visie beschouwd als gratis randparking. Op rechtsgelegen figuur wordt een overzicht van de gewenste parkinglocaties weergegeven.

In Kortrijk zijn er sinds 2007 twee Cambio-standplaatsen voor autodelen: één op het Stationsplein en één op de Graanmarkt (telkens voor twee auto's). De standplaatsen ter hoogte van het station zullen geïntegreerd worden in het nieuwe ontwerp.



Figuur 23: Gewenst parkeerbeleid volgens het mobiliteitsplan

Bron: Mobiliteitsplan Kortrijk (TRITEL, 2011)

Het parkeeraanbod in Kortrijk wordt beheerd door 'Parko', in de vorm van een autonoom gemeentebedrijf. Parko is verantwoordelijk voor de uitbouw, het onderhoud en het beheer van de volledige Kortrijkse parkeerinfrastructuur. Parko staat in voor de uitvoering van het volledige parkeerbeleid: bewonersparkeren, blauwe zones, kortparkeren, langparkeren, parkeertoezicht, parking Veemarkt, Schouwburg, Expo, ...

Op onderstaand plan worden de parkings in beheer van Parko weergegeven.

Op naastliggende figuur worden de tariefzones van het betalend parkeren in Kortrijk weergegeven. In de volledige stationsomgeving is een betalend regime van kracht.

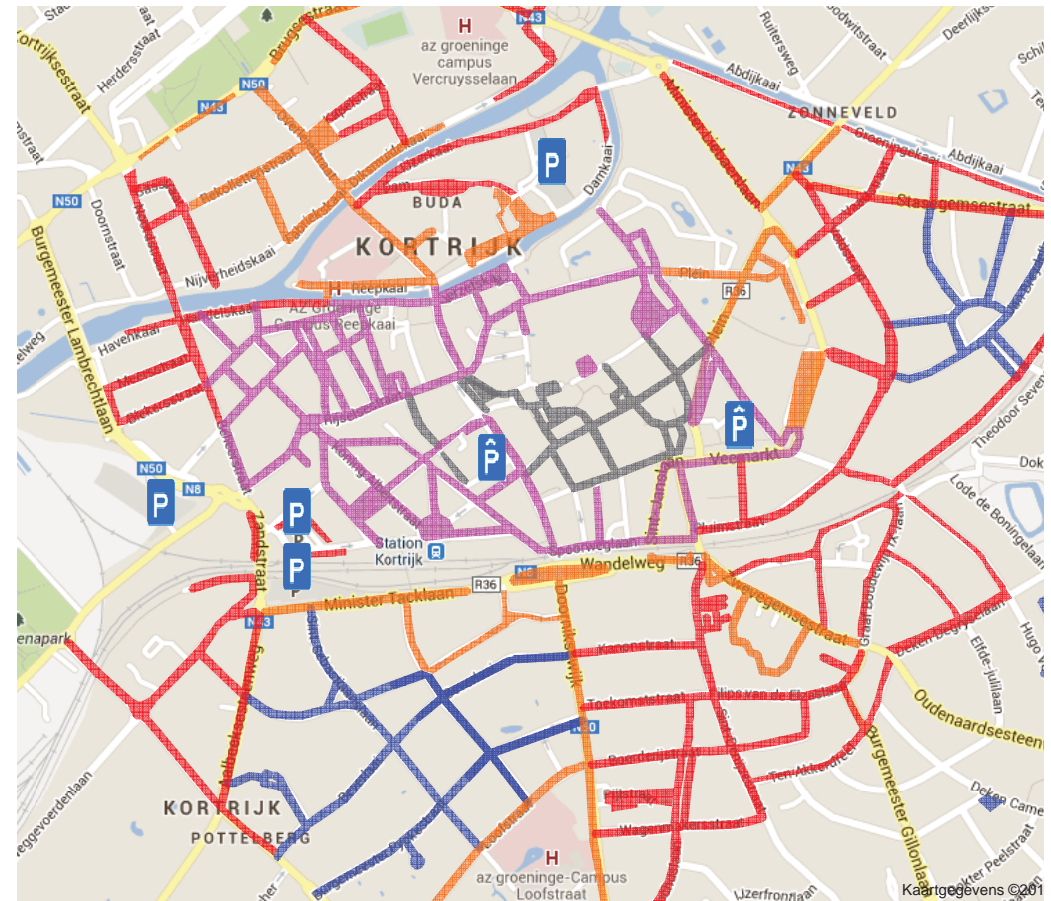


Figuur 24: Parkings in beheer van Parko

Bron: website parko

#### Parkings

- P Veemarkt
- P Schouwburg
- P Appel
- P Station
- P Station-Tack
- P Broeltorens
- P Expo



#### Parkings

- ondergrondse parking
- bovengrondse parking

#### Tarief/SMS-zones

- KOR1 Kortparkeren centrum 9u-18u
- KOR1 Kortparkeren centrum 9u-19u
- KOR2 Dagparkeren centrum 9u-18u
- KOR3 Kortparkeren Expo 9u-18u
- Blauwe zone
- Voetgangersgebied

Figuur 25: Tariefzones straatparkeren Kortrijk

Bron: website parko



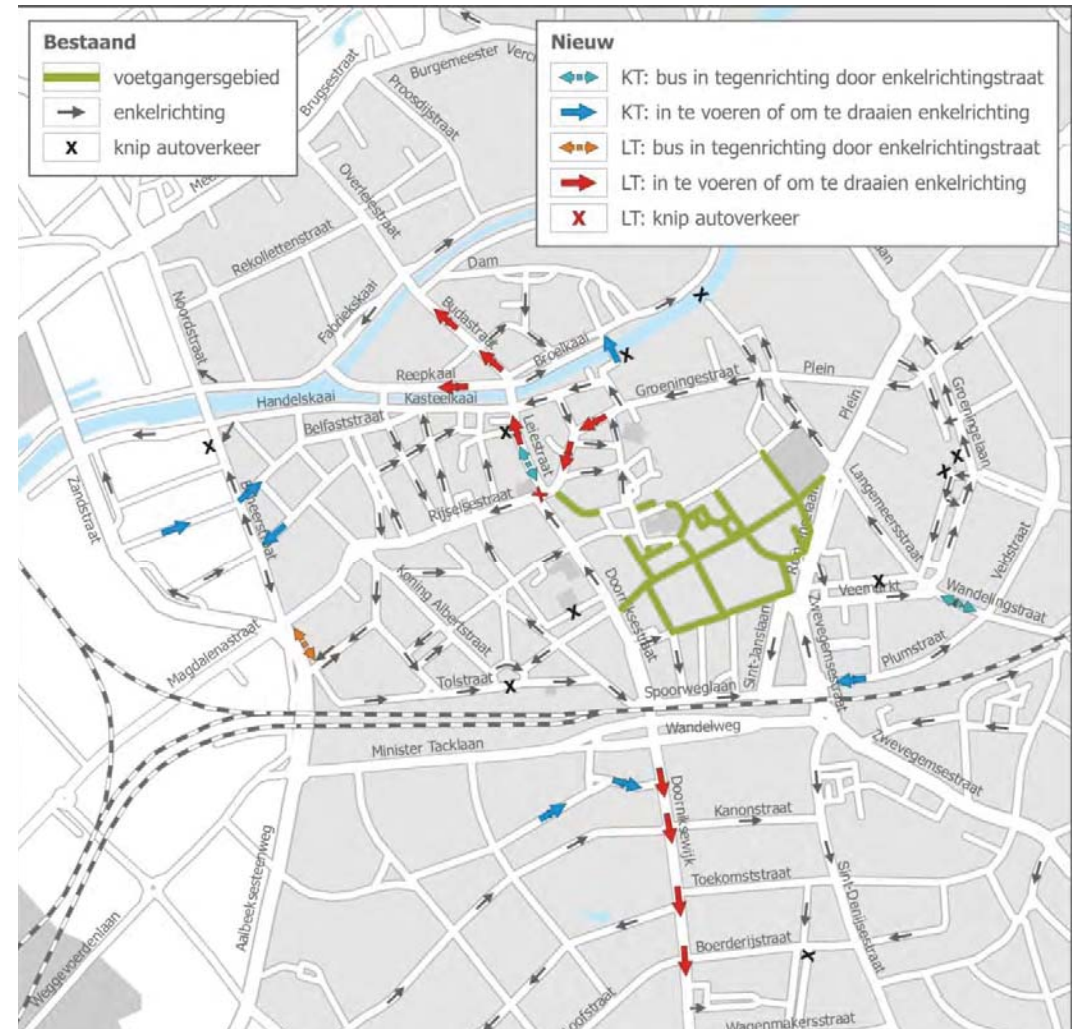
### 3.2.3 Verkeerscirculatie

In het mobiliteitsplan van 2011 werd een nieuw circulatieschema voorgelegd (zie naastgelegen figuur), omwille van de talrijke nieuwe stadsontwikkelingen te Kortrijk. In het plan en bijhorend rapport worden maatregelen op korte en middellange termijn worden opgesomd, waarbij de maatregelen tevens beperkt geëvalueerd werden op basis van modeldoorrekeningen.

Een reeks maatregelen werden reeds geïmplementeerd, bijvoorbeeld de voetgangerszone en een aantal enkelrichtingsstraten.

Om het stadscentrum voor het bestemmingsverkeer bereikbaar te houden wenst de Stad Kortrijk de verkeerscirculatie in de binnenstad terug onder loep te nemen. Het doel is om het doorgaand verkeer in de binnenstad te ontraden zonder aan de bereikbaarheid te raken. Volgende principes werden door de Stad reeds bepaald:

- inkomend en uitgaand verkeer van en naar centrumparkings via kortste route van/naar R36 (1 route per centrumparking (+ secundaire route))
- circulatie gemotoriseerd verkeer:
  - minimaal doorgaand verkeer binnen de R36
  - bestemmingsverkeer naar de binnenstad leiden d.m.v. een lussensysteem
  - de bestemmingsroutes vallen zoveel mogelijk samen met de parkeerroutes
  - tussen de lussen zijn verbindingen (waar nodig) wel nog mogelijk, maar het doorgaand verkeer in de binnenstad moet ontmoedigd worden
  - de lussen zijn maximaal afgestemd op stedenbouwkundige rol en historische invalswegen
  - de intensiteiten op de R36 moeten beheersbaar blijven
  - afstemming op fiets- en voetgangersnetwerken
- circulatie OV:
  - regioliijnen: op R36 (excl. Noordstraat-Beheerstraat = OV-corridor binnen R36)
  - stadslijnen wel nog binnen R36



Figuur 26: Verkeerscirculatieplan volgens mobiliteitsplan 2011

Bron: Mobiliteitsplan Kortrijk (TRITEL, 2011)

### 3.2.4 Wegencategorisering

In het mobiliteitsplan zijn twee versies van de wegencategorisering opgenomen:

- wegencategorisering volgens de visie van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) - figuur links pg. 30
- wegencategorisering volgens de visie 2040 - figuur rechts pg. 30

In het kader van het masterplan wordt de visie 2040 weerhouden.

In relatie tot het masterplan zijn volgende wegen met bijhorende categorisering van groot belang:

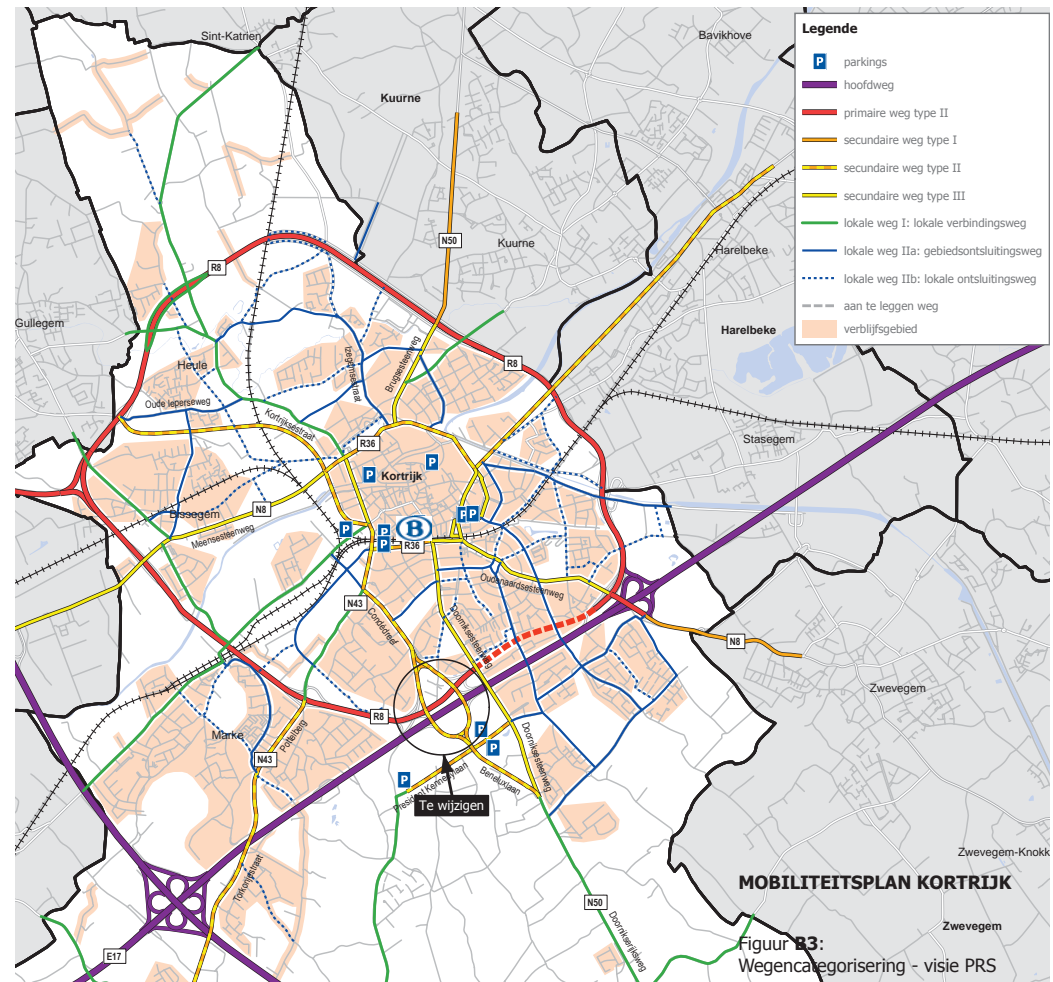
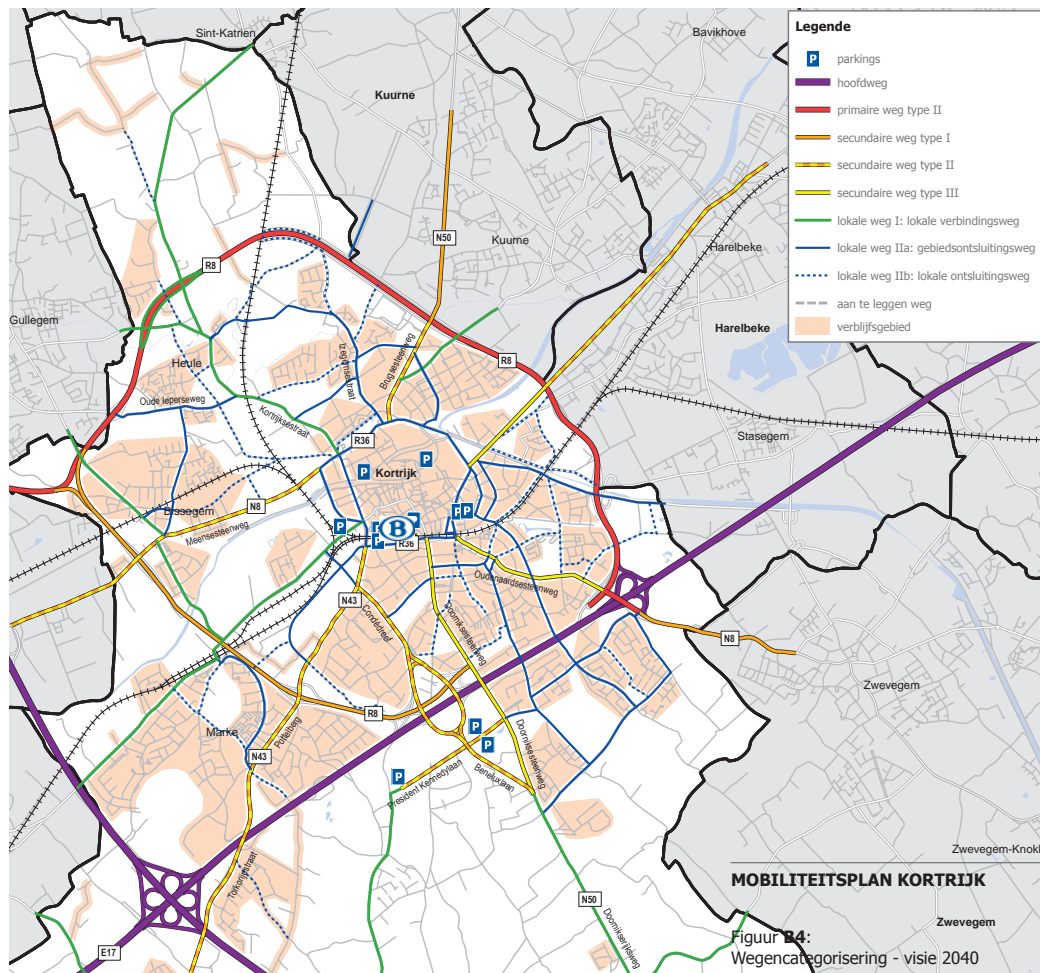
- R8 als primaire weg type II met sluiting t.h.v. het Ei (studiefase)
- Minister Tacklaan als secundaire weg type II
- Aalbeeksesteenweg, Zandstraat, Condédreef en Burgemeester Lambrechtlaan als secundaire weg type II
- Doorniksewijk, Beheerstraat en Oudenaardsesteenweg als secundaire weg type III

De betekenis van de betrokken categorieën wordt verduidelijkt in onderstaand schema.

Hieruit blijkt dat de Zandstraat en de Minister Pieter Tacklaan een belangrijke verbindende functie hebben op stedelijk niveau en behoren tevens tot de kleine ring R36 rond het centrum van Kortrijk.

<b>Wegtype</b>	<b>Functie</b>
Hoofdweg	verbinden op internationaal niveau
Primaire weg type I	verbinden op Vlaams niveau
Primaire weg type II	verzamelen op Vlaams niveau
Secundaire weg type I	verbinden op bovenlokaal niveau
Secundaire weg type II	verzamelen op bovenlokaal niveau
Secundaire weg type III	verzamelen voor autoverkeer, verbinden voor openbaar vervoer en fiets

Figuur 27: Tabel wegencategorisering



De R8 is vanaf Kortrijk-West tot aan de E17 gecategoriseerd als een secundaire weg I, het overige gedeelte van de R8 is gecategoriseerd als een primaire weg II.

De R36, zijnde Minister Tacklaan - Zandstraat - Burgemeester Lambrechtlaan, zijn gecategoriseerd als lokale gewestweg.

De N43 (Aalbeeksesteenweg) en de N323 (Condédreef) zijn gecategoriseerd als secundaire wegen II.

De N50 (Doorniksesteenweg) en de Beheersstraat zijn een lokale gewestweg.

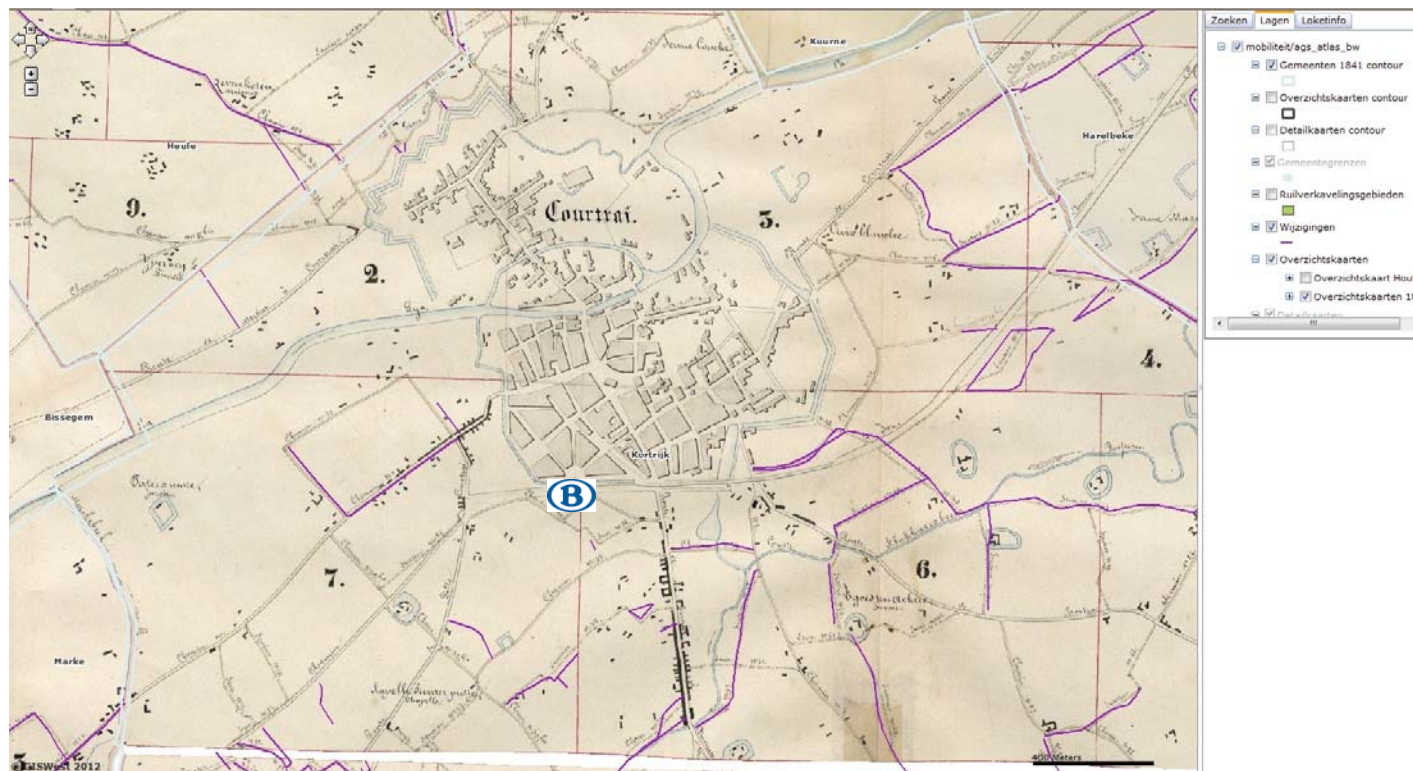
De N8 Oudenaardsesteenweg is gecategoriseerd als een secundaire weg III.

### 3.2.5 Trage-wegennetwerk

De Atlas der Buurtwegen dateert van 1841 en verzamelt alle buurtwegen die op dat ogenblik bekend zijn. Intussen hebben vele van deze buurtwegen hun een andere functie gekregen of zijn verdwenen bij bijvoorbeeld de bouw van een snelweg of verkaveling.

In de uitsnede van de digitale Atlas der Buurtwegen (zie onderstaande figuur) worden de wijzigingen van het oorspronkelijke buurtwegennetwerk weergegeven met een paarse lijn.

In de stationsomgeving behoren onder meer de Minister Tacklaan, Doorniksewijk, Aalbeeksesteenweg, Minister Vanden Peereboomlaan en Marksesteenweg tot het trage-wegennetwerk. Ter hoogte van de Wandelweg en Marksesteenweg zijn de trage-wegenverbindingen in de loop der jaren gewijzigd.



Figuur 30: Trage-wegennetwerk in Kortrijk met wijzigingen  
Bron: website GISWest

## 3.2.6 Fietsnetwerken

### 3.2.6.1 Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF)

De functionele fietsroutes in en rond Kortrijk zijn in beheer van de provincie West-Vlaanderen. In dit concept worden de belangrijkste gemeentelijke/stedelijke kernen en attractiepolen met elkaar verbonden. Het gaat hier over een functioneel routenetwerk omdat het betrekking heeft op de "functionele" verplaatsingen (werken, onderwijs volgen, winkelen...) en niet op het fietsen als ontspanning.

Op volgende bladzijde wordt het functioneel fietsroutenetwerk weergegeven, enerzijds zoals weergegeven op de website van de provincie West-Vlaanderen (actuele toestand), anderzijds zoals weergegeven in het mobiliteitsplan uit 2011.

Langs volgende straten in de stationsomgeving van Kortrijk passeert een functionele fietsroute:

- Minister Tacklaan
- Zandstraat
- Aalbeeksesteenweg
- Doorniksewijk
- Zwevegemesstraat

De rechtsgelegen kaart bevat het functioneel fietsroutenetwerk in beheer van de provincie West-Vlaanderen, evenals de conformiteit met het Vademecum Fietsvoorzieningen van de Vlaamse Overheid (versie 2011).

Voor bovenstaande straten betekent dit:

- Minister Tacklaan (Guldenspoorpad): Hoofdroute, fietsinfrastructuur is conform
- Zandstraat: onveilige fietsinfrastructuur; investering is noodzakelijk!
- Aalbeeksesteenweg: fietsinfrastructuur is voor verbetering vatbaar
- Doorniksewijk: fietsinfrastructuur is voor verbetering vatbaar
- Zwevegemesstraat: onveilige fietsinfrastructuur; investering is noodzakelijk!



Type BFF

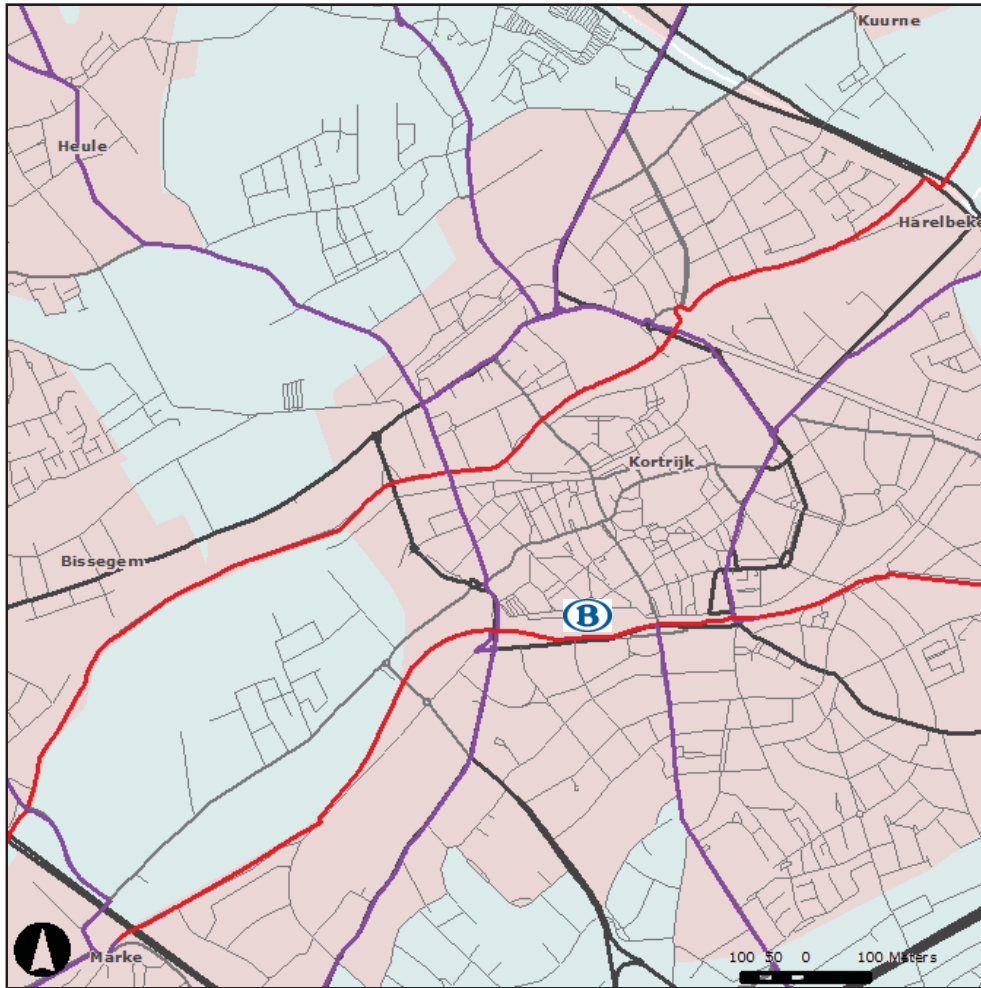
- ==== Hoofdroute
- Functionele route
- ..... Alternatieve route

Conformiteit BFF volgens Vademecum Fietsvoorzieningen\*

- Conform
- Fietsinfrastructuur aanwezig maar niet conform
- Geen fietsinfrastructuur aanwezig en niet conform
- Niet geïnventariseerd

Figuur 31: Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

Bron: website MOW

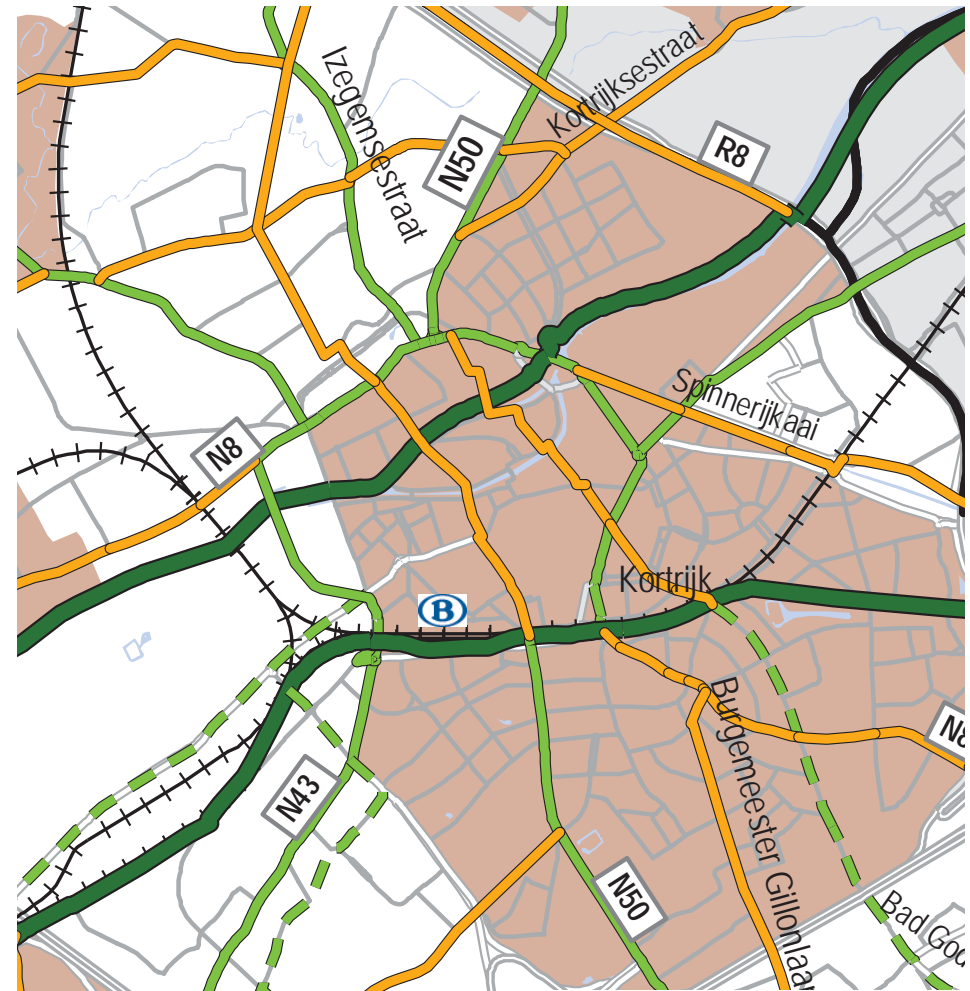


Fietsrouten netwerk  
 - functionele fietsroute  
 - hoofdroute

Straten  
 - Autosnelwegen en autowegen  
 - Wegen voor interregionaal verkeer  
 - Wegen voor regionaal verkeer  
 - Verbindingswegen  
 - Toegangs wegen

Woonkernen  
 Gemeenten

Figuur 32: Bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk - provincie West-Vlaanderen  
 Bron: website GISwest



Bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk  
 - hoofdroute  
 - functionele fietsroute  
 - functionele fietsroute voorstel  
 Stedelijk functioneel netwerk  
 - functionele fietsroute  
 - functionele fietsroute te onderzoeken  
 Fietsroutes te sublimeren  
 - - -

Figuur 33: Bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk - mobiliteitsplan  
 Bron: mobiliteitsplan TRITEL 2011

### 3.2.6.2 Lange-afstandstandsfietsroutes (LF)

De lange-afstandstandsfietsroute LF5 passeert via Kortrijk, meerbepaald als 'Guldenspoorpad' dat via het vrijliggend, dubbelrichtingsfietspad langs de Minister Pieter Tacklaan loopt.

Het Guldenspoorpad is 4,5 km lang en verbindt Kortrijk met Zwevegem.

Vanuit het stadscentrum van Kortrijk (Passionistenstraat) kan men hierlangs veilig fietsen via Zwevegem tot de N8 ter hoogte van Knokke. Over het grootste deel van dit traject fietst men op een vrijliggend, dubbelrichtingsfietspad met een breedte van 3m.

Aan deze belangrijke fietsverbinding wordt in het nieuw ontwerp van de stationsomgeving de nodige aandacht besteed.

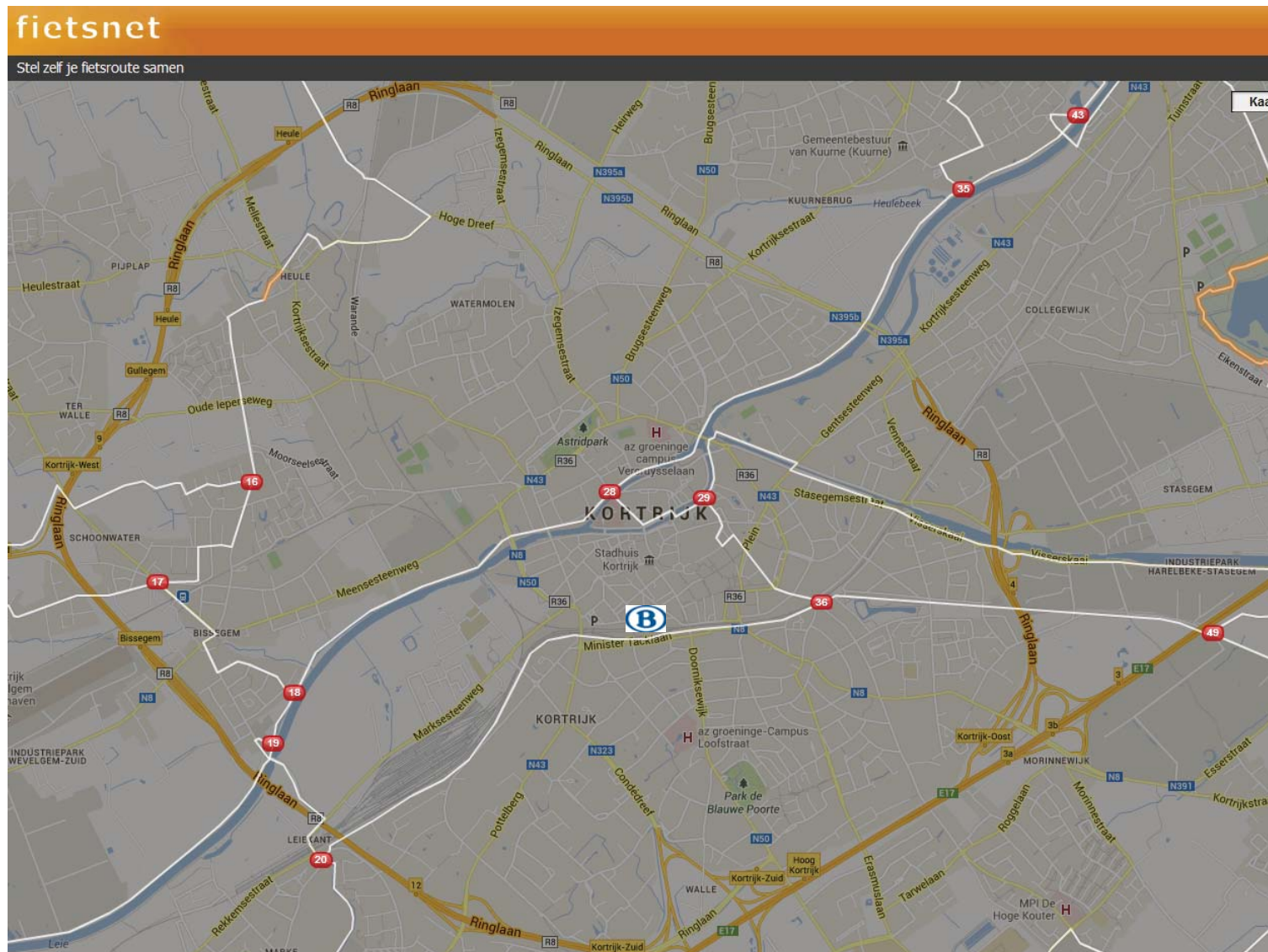


Figuur 34: Lange-afstandstandsfietsroutes rond Kortrijk

Bron: website Grote Routepaden

### 3.2.6.3 Recreatief fietsroutenetwerk (knooppunten)

Het recreatief fietsroutenetwerk bevat een aantal fietsknooppunten nabij de stationsomgeving.  
De Minister Pieter Tacklaan ligt bijvoorbeeld tussen de fietsknooppunten 36 en 20.



Figuur 35: Fietsknooppuntennetwerk regio Kortrijk

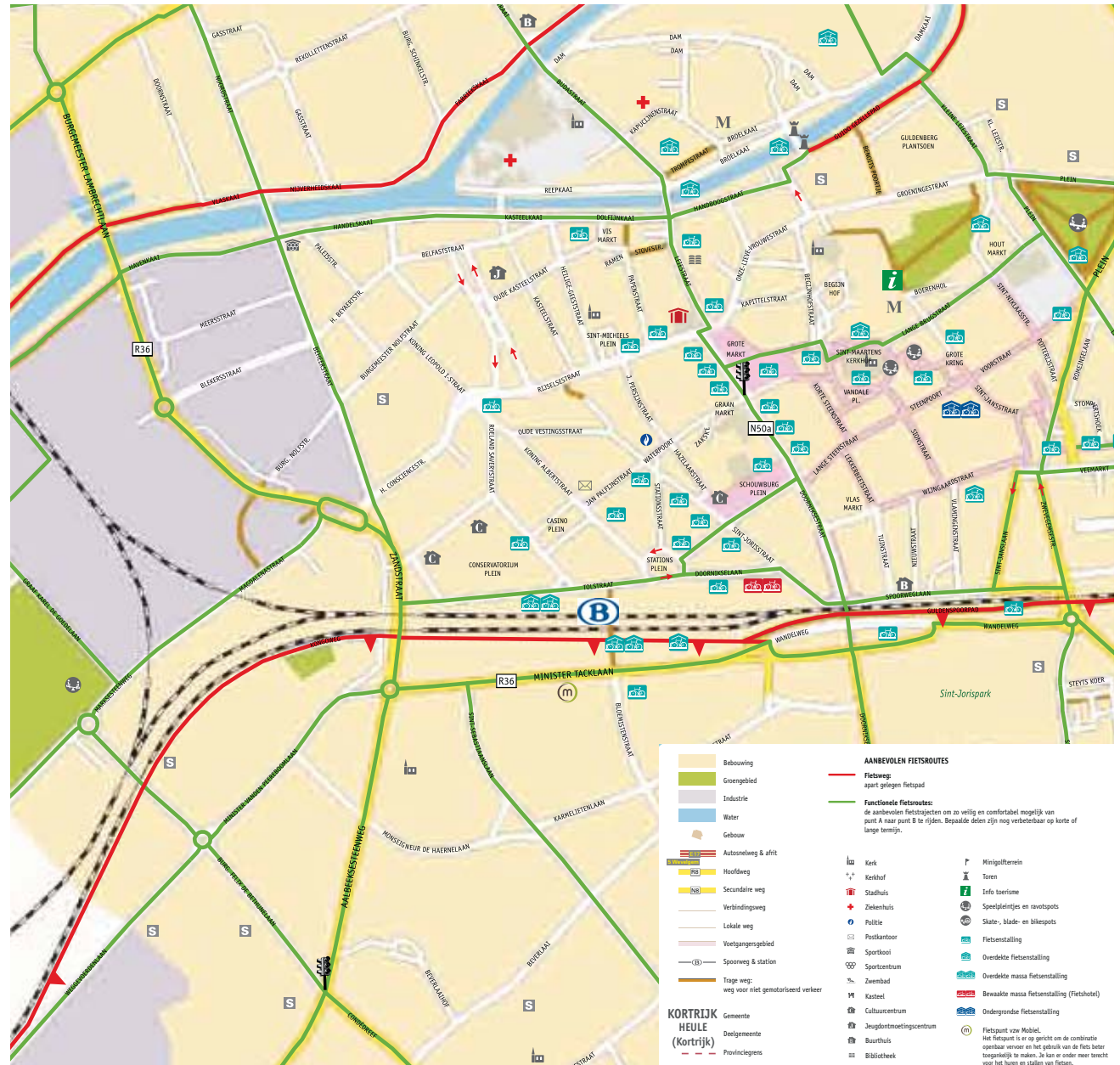
Bron: website fietsnet



### 3.2.6.4 Fietskaart stad Kortrijk

De fietskaart brengt alle kortrijkse fietsroutes en -voorzieningen in kaart. Het is een functionele kaart waarop ook alle openbare voorzieningen zoals sportcentra of buurthuizen zijn opgenomen. De Trage Wegen zijn tevens opgenomen op de kaart.

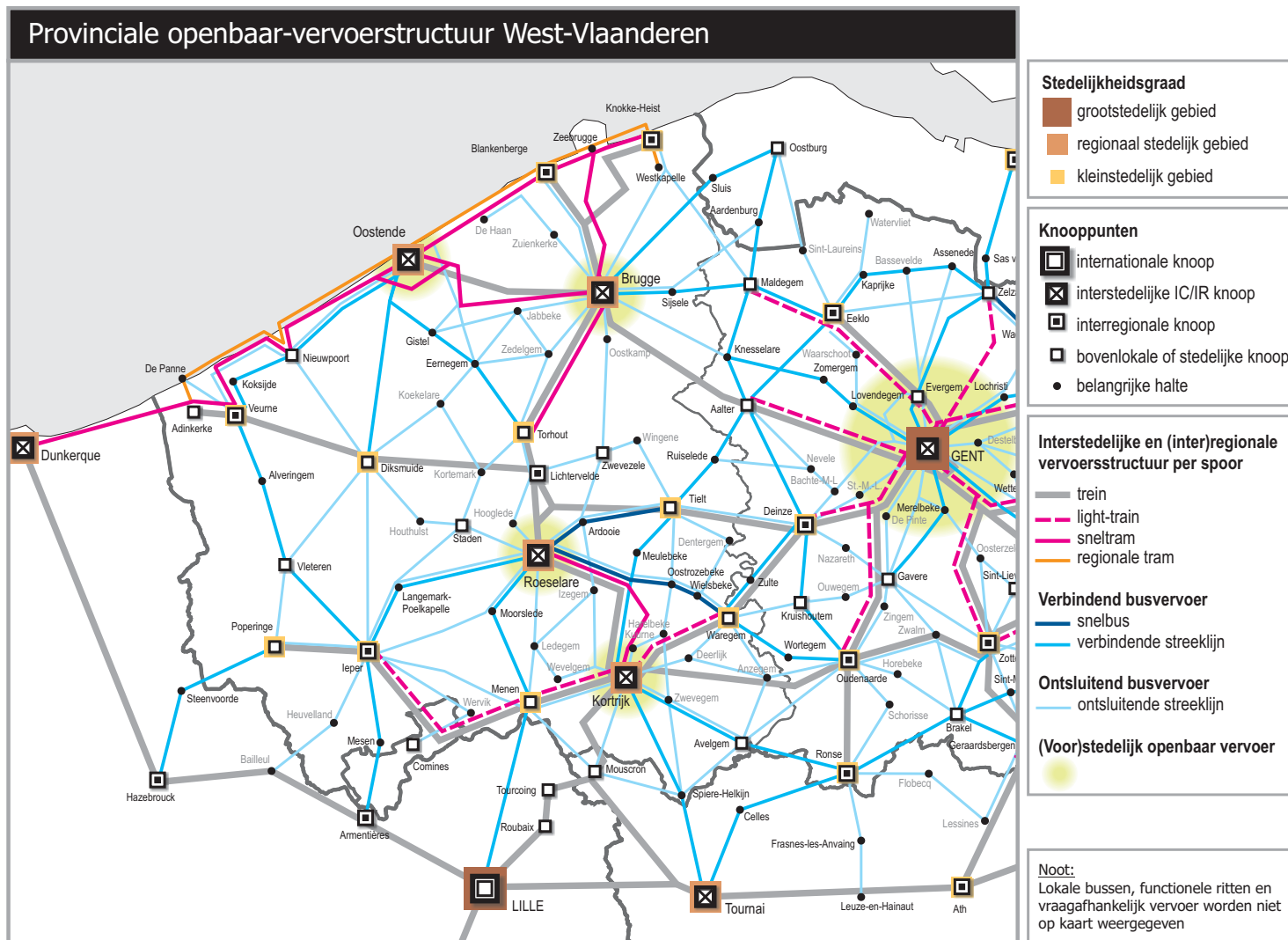
Aan de hand van deze kaart wenst de stad het fietsgebruik te stimuleren.



Figuur 36: Fietskaart stad Kortrijk  
Bron: website stad Kortrijk

## 3.2.7 Netwerk openbaar vervoer

### 3.2.7.1 Visie De Lijn 2020



Figuur 37: Wensnet 2020 De Lijn West-Vlaanderen (Neptunusplan)

Bron: website De Lijn

In de visie 2020 van De Lijn is Kortrijk als interstedelijke IC/IR-knoop geselecteerd, binnen een regionaal stedelijk gebied. Voor de provincie West-Vlaanderen specifiek heeft De Lijn haar visies geponeerd in het Neptunusplan.

Men voorziet in (inter)regionale (reeds bestaande) treinverbindingen tussen Kortrijk en onder meer Roeselare, Poperinge, Rijsel, Doornik, Gent, Oudenaarde. In de visie voorziet men tevens een nieuwe light rail-verbinding tussen Ieper en Waregem (via Menen en Kortrijk) en een sneltramverbinding tussen Roeselare en Kortrijk.

Het spoorgebonden netwerk wordt aangevuld met busverbindingen:

- verbindende streeklijnen tussen Kortrijk en onder meer Doornik, Ronse en Tielt;
- ontsluitende streeklijnen tussen Kortrijk en onder meer Moeskroen, Zwevegem, Deerlijk, Harelbeke, Oostrozebeke, Wevelgem, Izegem en Menen;
- een fijnmazig netwerk van (voor)stedelijk openbaar vervoer rond en in de kern van Kortrijk.

Op linkergelegen figuur wordt het wensnet van deze visie weergegeven.

### 3.2.7.2 Hoogwaardig Openbaar Vervoer

In het kader van de mobiliteitsvisie 2020, meerbepaald het uitbouwen van een fijnmazig netwerk van (voor)stedelijk openbaar vervoer rond en in de kern van Kortrijk, is in Kortrijk een eerste deelproject gedefinieerd.

Het betreft het uitbouwen van een hoogwaardige openbaar-vervoerverbinding (HOV) tussen het station van Kortrijk en de site Hoog Kortrijk. Deze laatste is met haar diverse functies in volle ontwikkeling (cfr. paragraaf 2.2) een groot reizigerspotentieel zowel op vlak van woon-werk en woon-schoolverkeer, als voor recreatief verkeer.

Hoogwaardig busvervoer voorziet in een kwaliteitsniveau dat hoger is dan bij de conventionele buslijnen en probeert de kwaliteit van een goed tramsysteem te benaderen. Dit kan bereikt worden door invulling van een hele reeks karakteristieken die het systeem opwaarderen. Hoe meer karakteristieken opgenomen zijn in de hoogwaardige lijn(en), hoe meer kans op succes.

Algemeen is een goede afstemming tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening onontbeerlijk om tot succesvol OV te komen. Het meest succesvolle OV-aanbod wordt gecreëerd door een integraal mobiliteitsbeleid op lange termijn, dat bovendien hand in hand gaat met stadsplanning.

Kritische succesfactoren:

#### 1. Netwerk

Een eerste kwaliteitskenmerk van hoogwaardig busvervoer is de opbouw van een gelaagd netwerk. Hiërarchie in het netwerk kan het busnetwerk meer helder maken, gemakkelijker om te begrijpen. Het kan ook helpen om een prioriteit te stellen in de investeringen die nodig zijn om het netwerk op te bouwen of uit te breiden. Daar waar het grootste potentieel is en eerst wordt geïnvesteerd, zal ook de grootste kostendekking met zich meebrengen. Het grootste nadeel is dat dit ook overstappunten met zich meebrengt, die zo goed als mogelijk moeten uitgerust en georganiseerd moeten worden zodanig dat de reiziger comfortabel kan overstappen. Een laatste punt is de nood aan kwalitatieve en efficiënte intermodaliteit (goede afstemming tussen de verschillende modi).

#### 2. Frequentie en amplitude

Om hoogwaardig busvervoer te bieden is een hoge frequentie en een amplitude die het grootste deel van de dag dekt onontbeerlijk. Natuurlijk is dit ook afhankelijk van de grootte van de stad en het al aanwezige netwerk van OV.

#### 3. Betrouwbaarheid/stiptheid/commerciële snelheid

Om de betrouwbaarheid en de stiptheid in de dienstverlening te verhogen kunnen een aantal maatregelen genomen worden zoals een eigen bedding, prioriteit aan kruispunten, het in- en uitstappen op de bus vlotter doen verlopen, het aankopen van een ticket (en eventueel ook de validatie) vóór het instappen op de bus.



Foto 1: Dubbelgelede bus Exquicity 24 op de Grote Markt van Kortrijk  
(november 2013)

#### 4. Toegankelijkheid

Bij hoogwaardig busvervoer is het de bedoeling om het hoogteverschil en de ruimte tussen voertuig en halte volledig weg te werken.

#### 5. Imago en identiteit

Het bezorgen van een goed imago en het intact houden van datimago zijn cruciaal voor hoogwaardig busvervoer. Daarnaast is constante promotie belangrijk.

#### 6. Comfort van de reiziger op het voertuig en aan de halte

Het afwegen van het aantal zit- en staanplaatsen op de bus is een belangrijke factor voor het comfort in het voertuig. Daarbij is het ook belangrijk om rekening te houden met de ruimte die nodig is voor de interne circulatie. Ook is het mogelijk om deuren aan beide zijden van het voertuig te voorzien zodat een overstap op hetzelfde perron mogelijk wordt. Om dichter te kunnen halteren bij de boord van de halte en het halteren comfortabeler te laten verlopen voor de reizigers zijn er ook verschillende vormen van geleiding mogelijk. Tenslotte zijn de haltes best aangepast aan het aantal reizigers aan een bepaalde halte (ook voor het aantal zit- en staanplaatsen) en aan de lengte van de halterende voertuigen.

#### 7. Informatievoorziening (beschikbaar, correct, relevant)

Realtime-informatie via diverse kanalen. Bv. Mobiele applicatie, aan halte en op voertuig zelf realtime informatie. Visuele en/of auditieve halte-aankondiging en overstapmogelijkheden.

#### 8. Tariefsysteem en ticketverkoop

In alle geobserveerde projecten van hoogwaardig busvervoer in Europa was er geen prijsverschil t.o.v. het tarief van conventioneel busvervoer, ook al is het een kwalitatief hoogstaand product. Toch is prijsdifferentiatie mogelijk voor bepaalde doelgroepen. Als er hoge volumes reizigers worden verwacht kan de ticketverkoop en -validatie de efficiëntie en regelmaat van de dienstverlening ernstig beïnvloeden. Daarom is het belangrijk om de ticketverkoop op het voertuig te vermijden. Ook de validatie kan geautomatiseerd worden of aan de halte gebeuren (tenminste voor de belangrijkste haltes).

Momenteel verzorg busbundel 1, 12, 13, 15, 16 de verbinding tussen het station en Hoog Kortrijk. Het halteren van deze lijnen is verspreid georganiseerd op de site.

De bezetting van buslijn 13 is momenteel bijzonder groot, gezien het halteren ter hoogte van de hogeschool- en universiteitscampus.

Naar capaciteit en frequentie wenst De Lijn haar aanbod uit te breiden, aan de hand van het inzetten van een gepast voertuigtype en het inleggen van de geschikte reiwegen. In dit kader zijn er reeds een aantal (kosten-baten)studies, potentieelonderzoeken en modelsimulaties uitgevoerd.

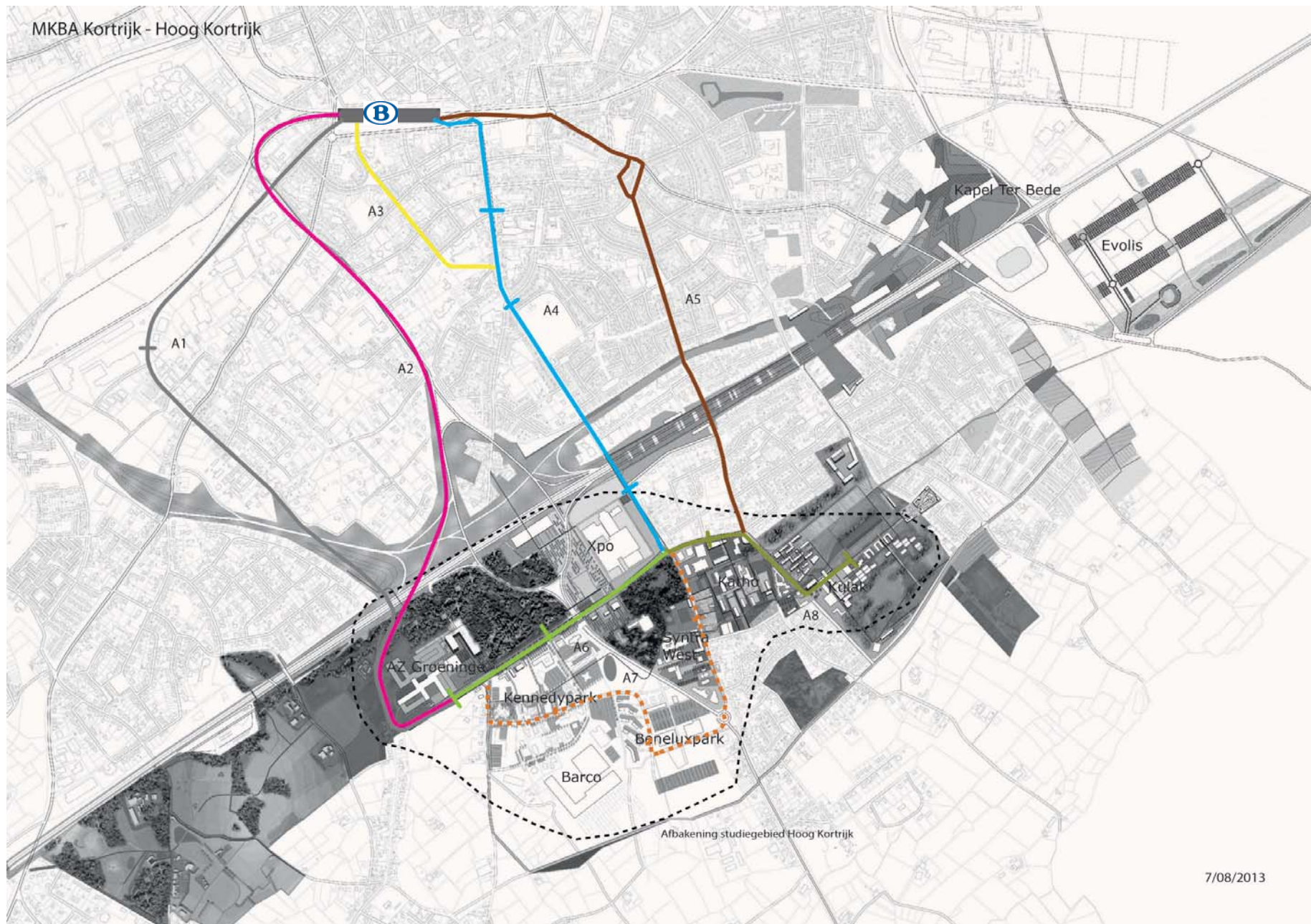
Er is momenteel nog geen definitieve beslissing genomen omtrent vervoermiddel of routekeuze.

Er lopen verscheidene studies in opdracht van De Lijn. Hierbij dient in het bijzonder de studie "Kwalitatief openbaar vervoer in Kortrijk" (Vectris, i.o. van stad Kortrijk, januari 2011) vermeld te worden.

Volgende opties kunnen echter vermeld worden:

- er wordt in een halte voorzien ter hoogte van de Minister Pieter Tacklaan (zuidzijde spoorbundel)
- het voertuigtype kan al dan niet spoorgebonden zijn (tram, meervoudig gelede bus, ...) Een van de mogelijke vervoermiddelen is de ExquiCity dubbelgelede bus (zie naastgelegen foto)
- er zijn een reeks trajectalternatieven in onderzoek (zie figuur op volgende bladzijde)

Bij het ontwerp van de nieuwe stationsomgeving werden deze aandachtspunten in rekening gebracht.



Figuur 38: Tracé-alternatieven Hoogwaardig Openbaar Vervoer tussen station en Hoog Kortrijk

Bron: De Lijn

### 3.2.7.3 Strategisch project ReKOver

Philippe Muylers, Vlaams minister van Ruimtelijke Ordening, investeert 2,75 miljoen euro in strategische projecten die bijdragen tot een betere ruimtelijke kwaliteit in Vlaanderen. Via deze subsidies worden gemeenten, provincies en andere publieke actoren gestimuleerd om de ruimtelijke kwaliteit in Vlaanderen te verhogen door concrete projecten te realiseren.

De vierde oproep in het kader van de strategische projecten in 2012 door minister Muylers resulteerde in een toewijzing van subsidie aan vijf nieuwe projecten.

Daarnaast werd in 2012 ook een bijkomende oproep gelanceerd, met als specifiek thema 'stadsregio's'. Hierbij wordt voortgebouwd op de principes van het Beleidsplan Ruimte en van het Witboek Interne Staatshervorming. Met deze strategisch projecten wil minister Muylers ook inspelen op twee nieuwe pijlers van het Vlaamse beleid: het stadsregionaal perspectief en de methodiek van het ontwerpend onderzoek.

#### REKOVER KORTRIJK (Regio Kortrijk & Openbaar Vervoer) (160.000 euro)

De intercommunale Leiedal wil de evaluatie van de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk (uit 2006) aangrijpen om het debat aan te wakkeren voor een duurzame ruimtelijke ontwikkeling van de bredere stadsregio Kortrijk. Het strategisch project 'reKOver' wil enerzijds het openbaar vervoer op schaal van de stadsregio Kortrijk optimaliseren en anderzijds de bestaande en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (en in het bijzonder regionale, stedelijke functies) enten op dit regionaal openbaar vervoersnetwerk. Door in te spelen op beide doelstellingen kan een win-win-situatie ontstaan in functie van de duurzame ontwikkelingsperspectieven van zowel het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Een geïntegreerde aanpak staat dus voorop.

### 3.2.7.4 Vlaamse Spoorstrategie

De afdeling 'Algemeen Beleid' van het departement 'Mobiliteit en Openbare Werken' van de Vlaamse Regering publiceerde in februari 2013 voor het eerst de 'Vlaamse Spoorstrategie'. Hierin worden de Vlaamse prioriteiten gebundeld voor het personen- en het goederenvervoer in de nabije en verre toekomst.

Het station van Kortrijk is in de Vlaamse Spoorstrategie geselecteerd als één van de 52 hoofdhaltens in het Vlaams en Brussels gewest. Via de reeds afgesloten samenwerkingsovereenkomst wil men hier prioritair inzetten op het verbeteren van het station als ruimtelijk ankerpunt en als belangrijk intermodaal knooppunt.

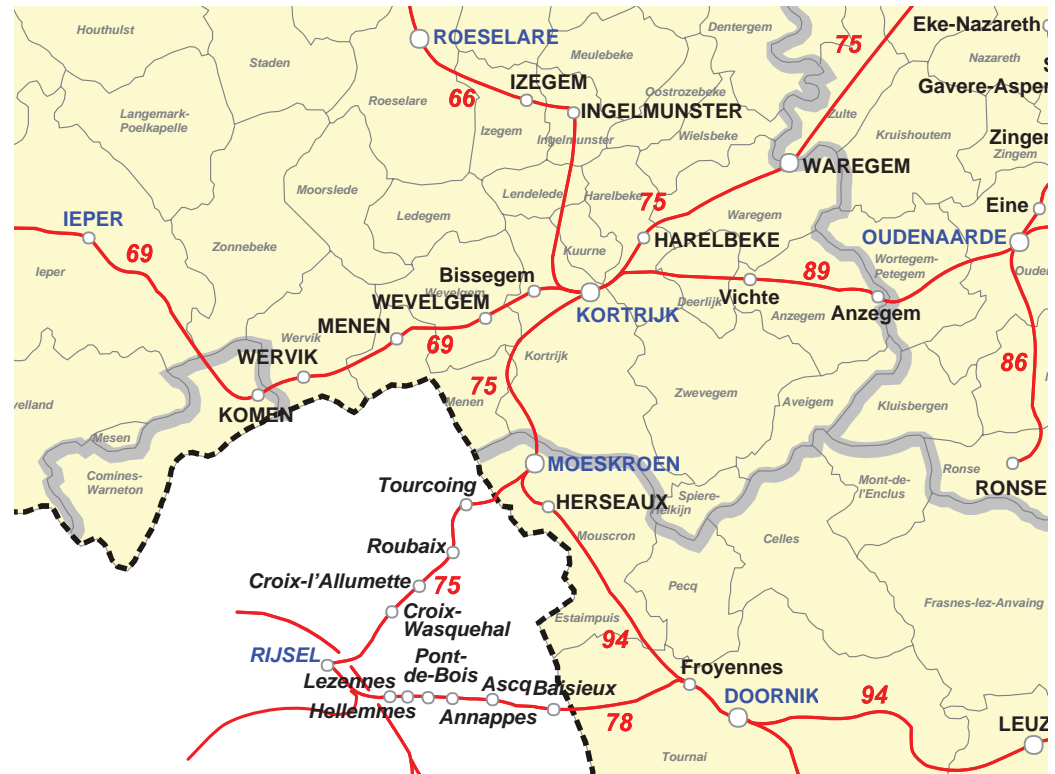
In de Spoorstrategie wordt tevens vermeld dat er nood is aan een hoogwaardige openbaar vervoer verbinding tussen Hoog-Kortrijk en het centrum van de stad. Op basis van de potentiële vervoervraag en van een maatschappelijke kosten-batenanalyse moet afgewogen worden welk vervoermiddel (bus/light rail/trein) in aanmerking komt om aan de vervoerbehoefte in deze regio te voldoen.

Tot slot verwijst men naar een aantal doelstellingen uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). Hierin (§4.2.3. Verbetering van de bestaande spoorinfrastructuur) werd vermeld dat op volgende spoorlijnen rond Kortrijk snelheidsverhogingen (en bijgevolg infrastructurele aanpassingen) noodzakelijk zijn:

- lijn 75 (Gent-Kortrijk-Rijsel)
- lijn 89 (Kortrijk-Brussel)

Tot slot wordt de vertakking 'Zandberg' te Kortrijk (spoorlijnen 75 en 89) tijdens de piekmomenten aangehaald.

Ook hier zouden er infrastructurele maatregelen genomen moeten worden om de overlast te beperken.



Figuur 39: Situering station Kortrijk in spoorwegnetwerk

Bron: netkaart website N.M.B.S.

## 3.3 Juridisch

### 3.3.1 Eigendomsstructuur spoorweggebied



Figuur 40: Plan eigendomsstructuur spoorweggebied

 NMBS-Holding

 INFRABEL

- 1) Stationsgebouw
- 2) Busstation
- 3) Openbare parking (groep NMBS)
- 4) Fietsenstalling
- 5) Dienstgebouw Infrabel
- 6) Dienstgebouw Holding
- 7) Seinhaus



## 3.4 Overige mobiliteitsstudies

In de periode vóór en tijdens de opmaak en voorstudie van het masterplan van de stationsomgeving werden volgende mobiliteitsstudies opgemaakt.

Met elk van deze studies is het mobiliteitsconcept van het masterplan verbonden.

Onderstaande lijst is een niet-limitatieve opsomming:

- 'Stadsontwerp Kortrijk Stationsomgeving i.o.v. stad Kortrijk en N.M.B.S.' (Maxwan, 2003)
- 'Fietsrouteplan Kortrijk' (Directie Mobiliteit en Infrastructuur Kortrijk, juli 2004)
- 'Studie kwalitatief openbaar vervoer in Kortrijk - oriëntatienota' (Vectris, april 2009)
- 'Studie kwalitatief openbaar vervoer in Kortrijk - Toetsing tracés sneltram in Kortrijk' (Vectris, oktober 2009)
- 'Studie kwalitatief openbaar vervoer in Kortrijk - visienota' (Vectris, december 2009)
- 'Studie kwaliteit openbaar vervoer in Kortrijk - eindrapport' (Vectris, januari 2011)
- 'Mobiliteitseffectenrapport stationsomgeving Kortrijk' (Vectris, augustus 2009)
- 'Parkeer- en parkeergeleidingsstudie' (Vectris, september 2009)
- 'Verkeerscirculatieplan Kortrijk' (Mint, december 2009)
- 'Mobiliteitseffectenrapport (te integreren in MER) GRUP Kortrijk-Weide' (Arcadis, mei 2010)
- 'R8 Ring stedelijk gebied Kortrijk - ontwerp visienota' (MOW/AWV, mei 2010)
- 'Fietsparkeerstudie Kortrijk' (TRITEL, oktober 2009)



# 4. ANALYSE



## 4.1 Ruimtelijke analyse

### 4.1.1 Fotoreportage

In onderstaande foto's wordt de huidige toestand van de stationsomgeving weergegeven aan de hand van een reeks foto's.



Foto 2: Minister Pieter Tacklaan en fietsenberging station



Foto 3: Stationsplein en stationsgebouw



Foto 4: perrons station Kortrijk



Foto 5: perrons en Lijnwinkel



Foto 6: stationsparking met toegang vanaf Minister Pieter Tacklaan



Foto 7: Fietsenberging station langs Minister Pieter Tacklaan



Foto 9: rotonde 'Panorama' (kruispunt Zandstraat - Minister Tacklaan - Aalbeeksesteenweg - Minister Vanden Peereboomlaan)



Foto 8: Zandstraat met spooronderdoorgang





Foto 10: kruispunt Zandstraat - Conservatoriumplein



Foto 11: Zicht vanuit Koning Albertstraat op Stationsplein



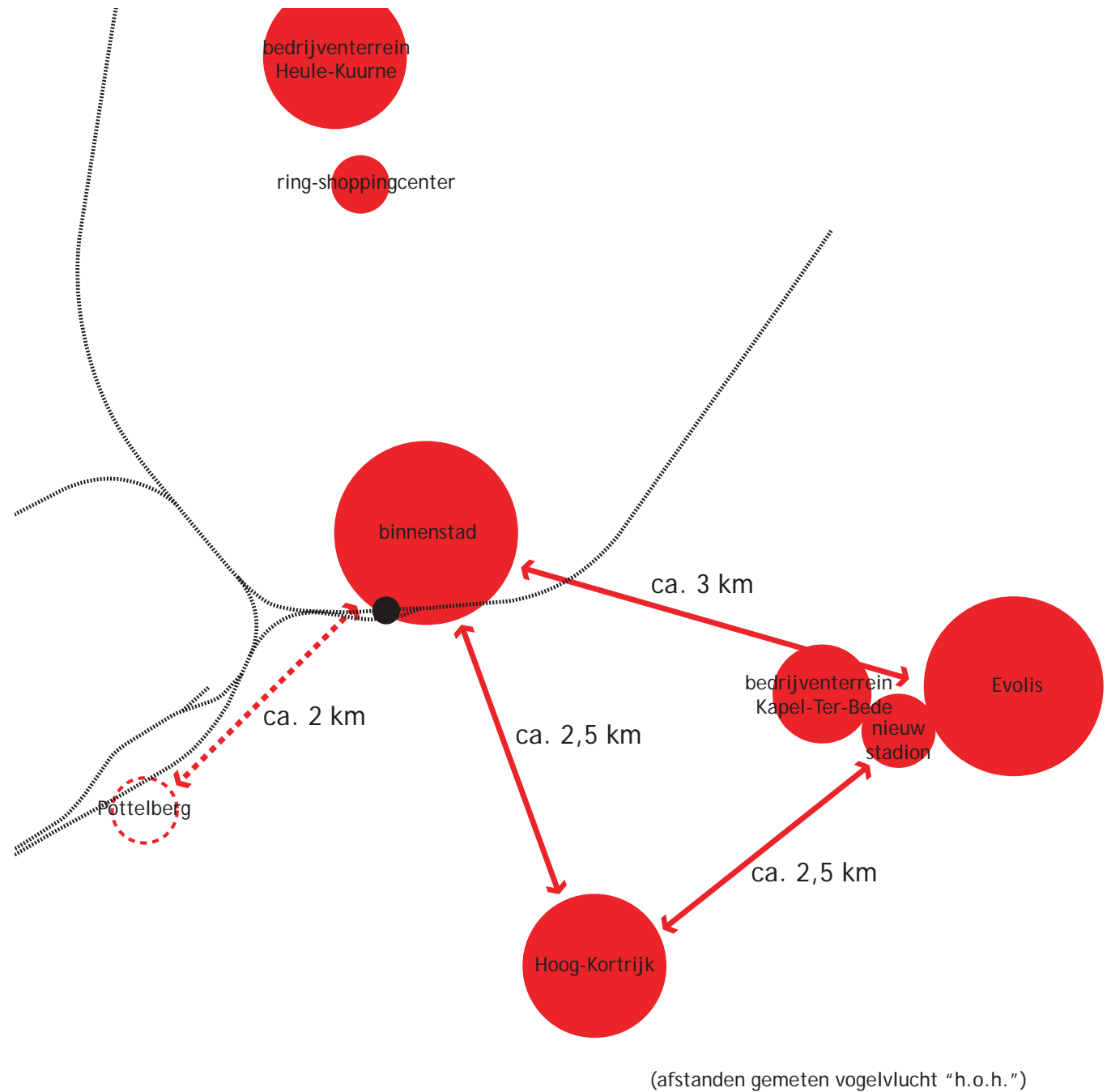
Foto 12: Guldenspoorpad langsheen spoorbundel (bovenlokale functionele fietsverbinding)



Foto 13: Busstation langsheen Tolstraat

## 4.1.2 Ruimtelijke- analysebeelden

In aanloop naar de opmaak van het masterplan voor de stationsomgeving van Kortrijk, werd er op verschillende vlakken een diepgaande analyse uitgevoerd. In onderstaande figuren worden een reeks resultaten van de ruimtelijke analyse getoond, zowel op meso- als microniveau. Hierin wordt zowel de ruimtelijk-functionele structuur weergegeven als de morfologie en een aantal landschapskenmerken.

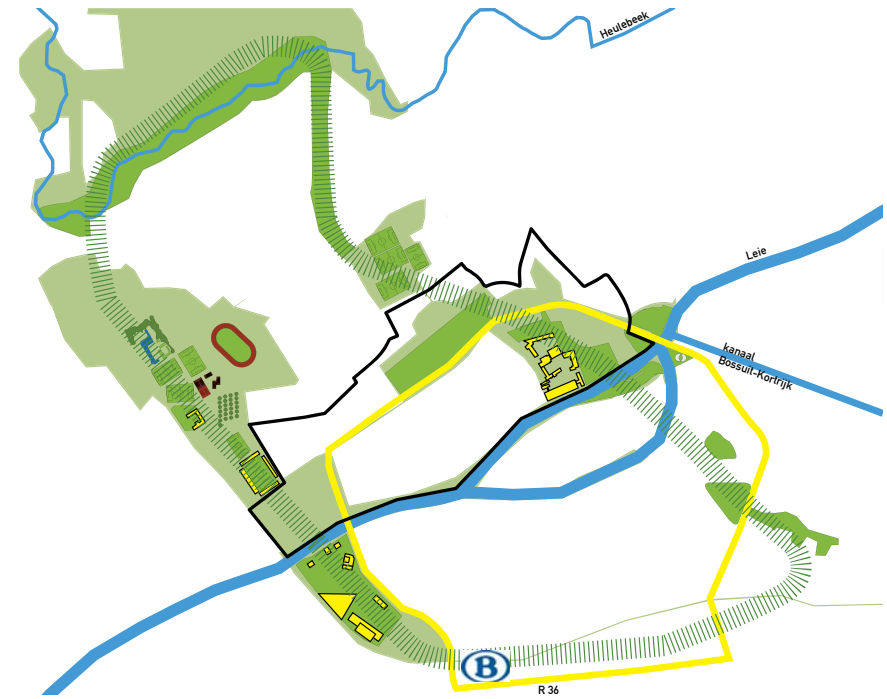


Figuur 41: Ontwikkelingspolen Kortrijk

In 2011 poneerde de stad Kortrijk haar visie op de ontwikkeling van het gebied Overleie. Hierin werden onder meer de concepten 'kleine en grote groene O' ontwikkeld .

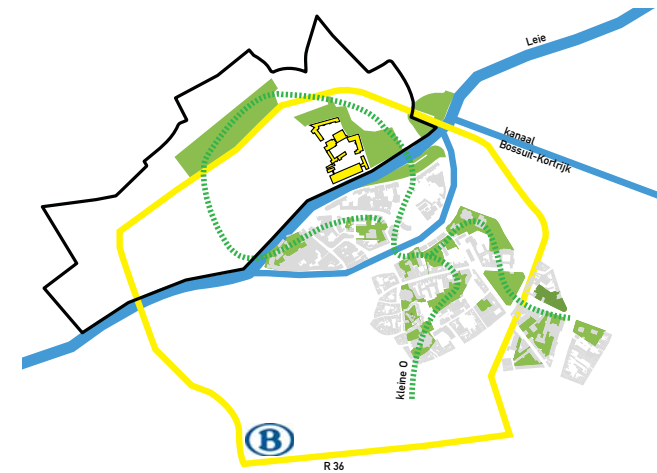
De 'grote O' betreft een ringvormige stedelijke - doch overwegend groene - landschapsruimte in de onmiddellijke omgeving van de kern van de stad. Deze omvat een aantal reeds bestaande open landschapsfragmenten en vertrekt uit reeds bestaande beleidsinitiatieven, met onder meer de herontwikkeling van de stationsomgeving, de realisatie van een nieuwe bibliotheek, de geplande ontwikkeling van Kortrijk Weide, enzovoort. Aan de noordwestelijke zijde van de stad beschrijft de Grote O een dwarsverbinding tussen de landschappelijke lobben en de daartussen gelegen stedelijke lobben. Ze vormt daarmee voor langzaam verkeer een alternatief voor de R36.

Binnen de Grote O - en er deels mee in overlapping - situeren we een tweede, kleinere stedelijke landschapstructuur, de Kleine O. Deze heeft een kleinere - meer op het lokale leven gerichte - schaal dan de landschappelijke lobben en de Grote O. Toch werken deze drie ruimten samen en delen ze eigenschappen.



Figuur 42: Grote groene O

Bron: Toekomstplan Overleie stad Kortrijk, mei 2011



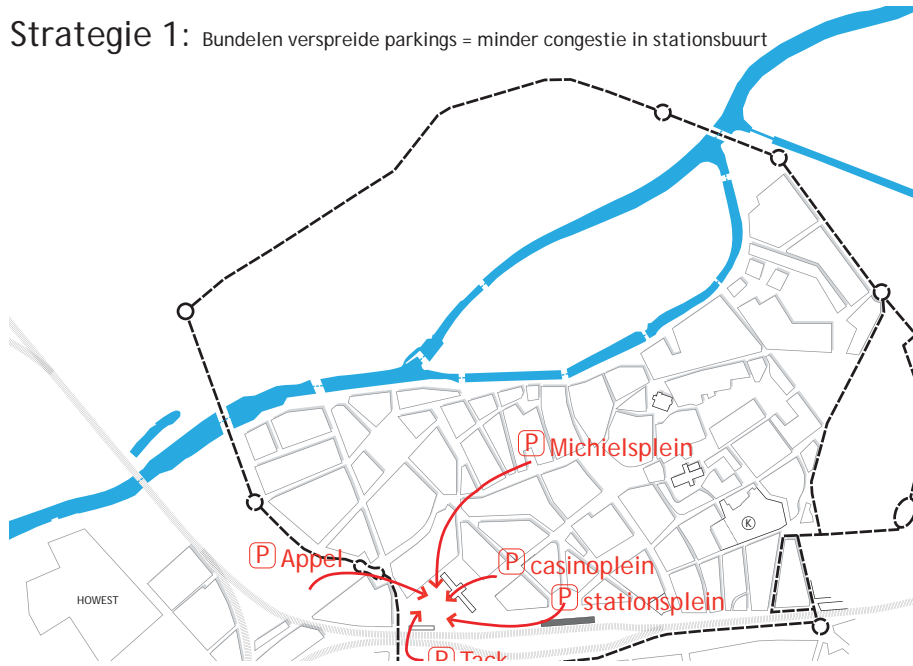
Figuur 43: Kleine groene O

Bron: Toekomstplan Overleie stad Kortrijk, mei 2011

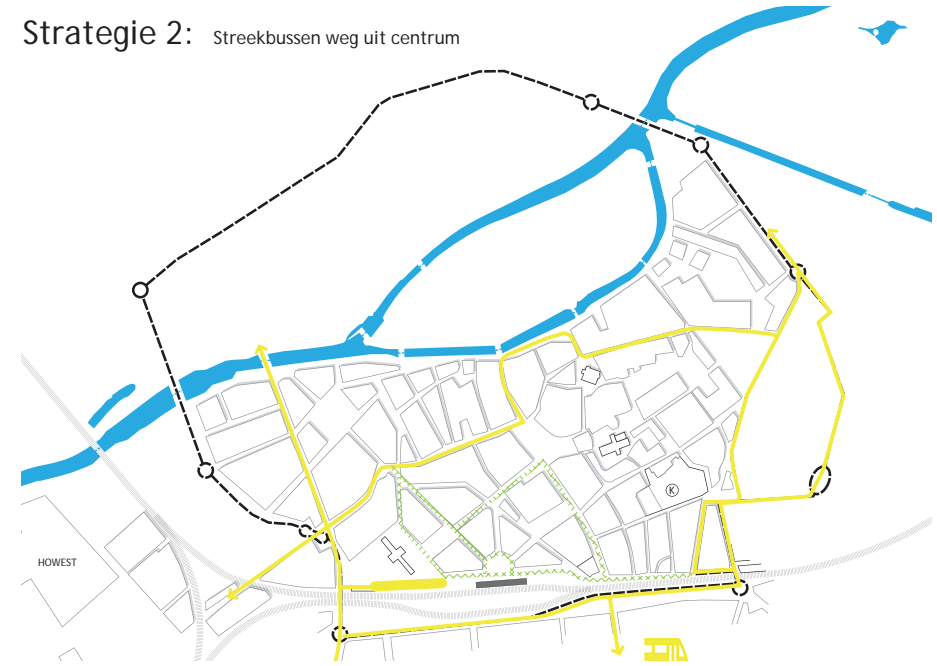


Figuur 44: Ruimtelijke schets functies stationsomgeving

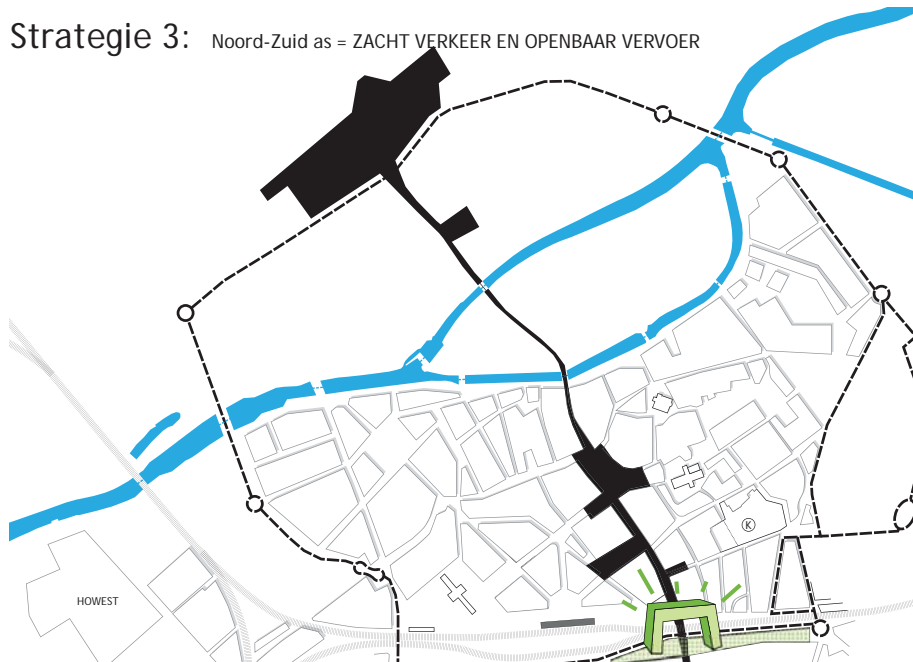
Strategie 1: Bundelen verspreide parkings = minder congestie in stationsbuurt



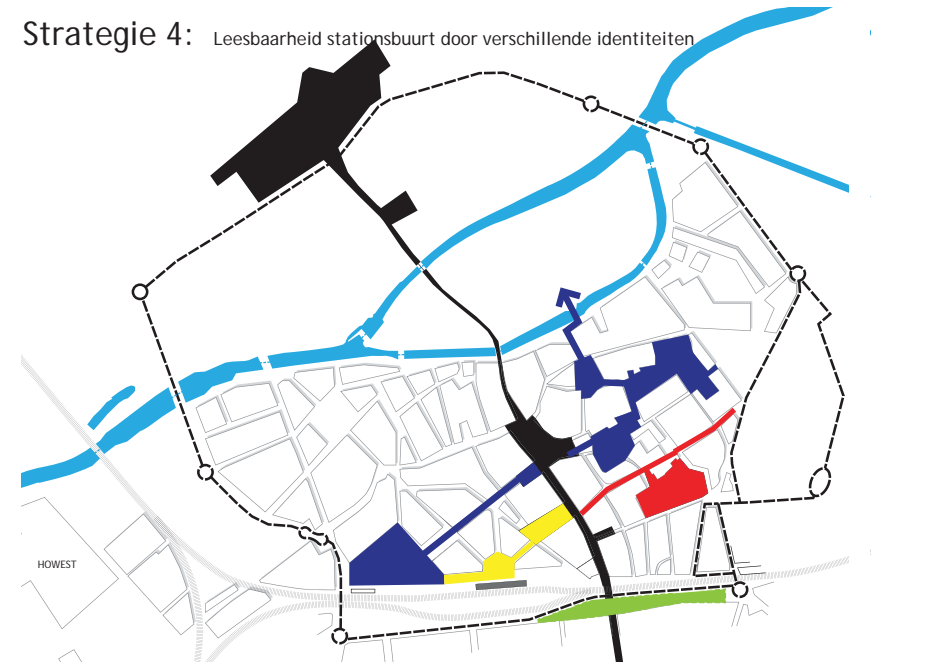
Strategie 2: Streekbussen weg uit centrum



Strategie 3: Noord-Zuid as = ZACHT VERKEER EN OPENBAAR VERVOER



Strategie 4: Leesbaarheid stationsbuurt door verschillende identiteiten

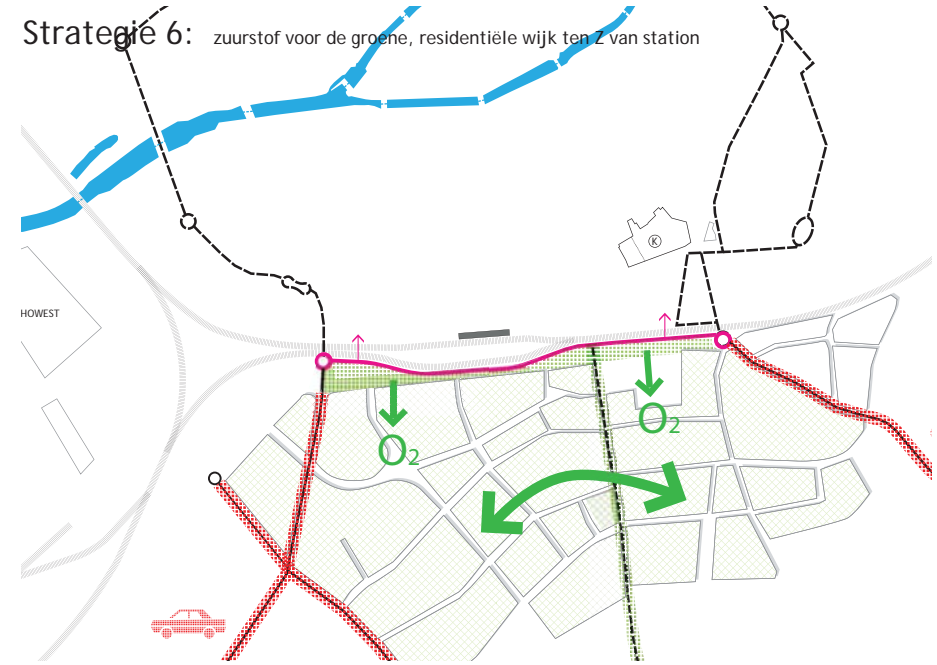


Figuur 45: Ruimtelijke strategien masterplan

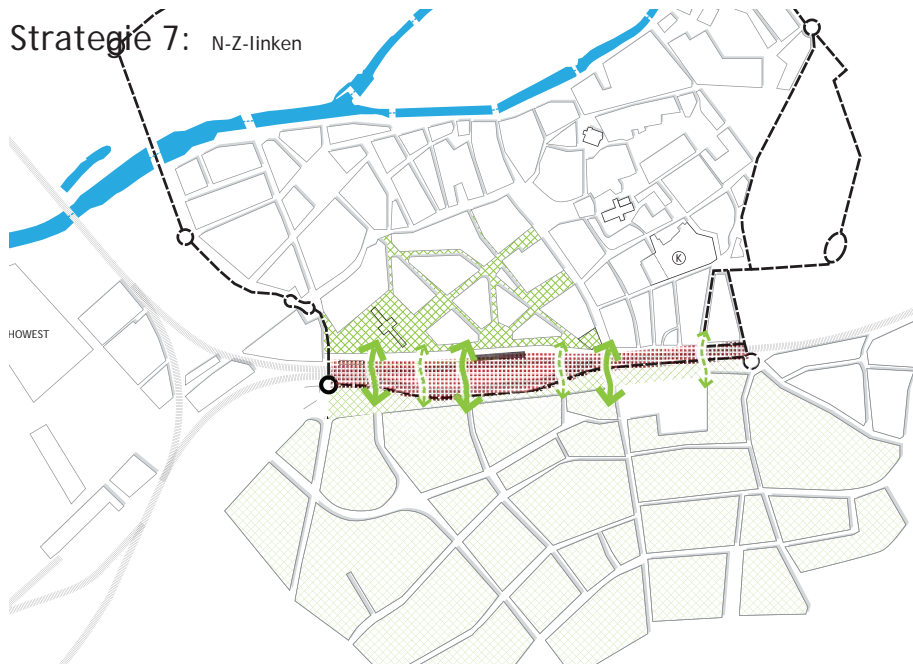
Strategie 5: stationsbuurt leefbaar voor zachte weggebruiker - verblijfskarakter



Strategie 6: zuurstof voor de groene, residentiële wijk ten Z van station



Strategie 7: N-Z-linken



## 4.2 Verkeerskundige analyse

In volgende paragrafen wordt een overzicht gegeven van de bestaande toestand en knelpunten van de diverse verkeersmodi. Op naastliggende figuur wordt het huidige wegennet van Kortrijk schematisch weergegeven.



Figuur 46: Huidig wegennet



## 4.2.1 Voetgangers

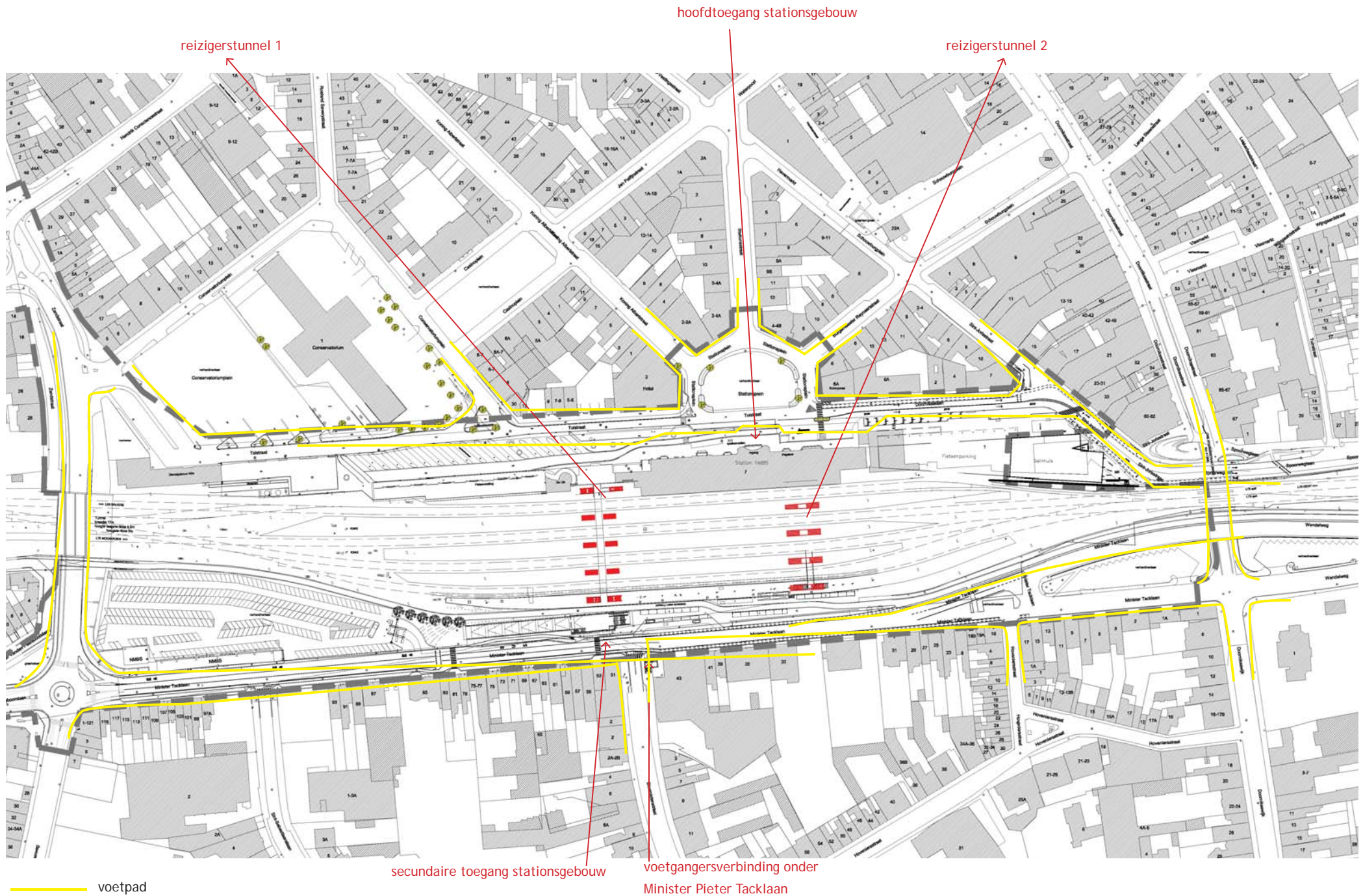
### 4.2.1.1 Bestaand netwerk: voetgangers

Langsheen alle straten in de stationsomgeving is een voetpad aanwezig langs beide straatzijden.

In de huidige toestand is voornamelijk de noordzijde van de spoorbundel (Stationsplein) de meest aangewezen toegang tot het station. De verbinding tussen de perrons gebeurt momenteel ondergronds via twee reizigerstunnels. Vanuit de Bloemistenstraat kan men via een trappenpartij en voetgangerstunnel onder de Minister Pieter Tacklaan conflictvrij de reizigerstunnel bereiken. De voorzieningen worden weergegeven op onderliggend patrimoniumplan.

Naast de fysieke barrière die de spoorbundel vormt, is het tevens belangrijk te vermelden dat de inrichting van het aansluitend openbaar domein van het stationsgebouw aan de centrumzijde weinig uitnodigend is. Wie het station daar verlaat, botst op een autoparking zonder duidelijke wandelassen. Linksaf verdwaalt de wandelaar tussen de bussen, rechtsaf nodigt absoluut niet uit.

Op het plan op volgende bladzijde worden deze elementen geïllustreerd.



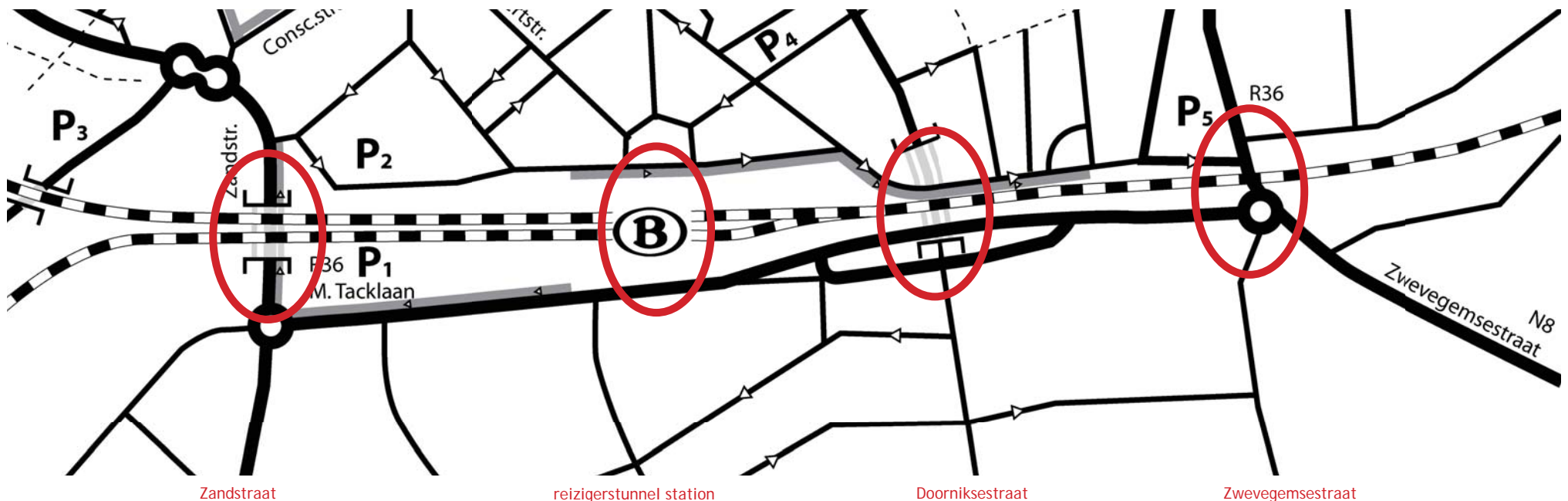
Figuur 47: Huidige voetgangersvoorzieningen in de stationsomgeving

### 4.2.1.2 Knelpunten: voetgangers

Volgende knelpunten kunnen vermeld worden met betrekking tot de voetgangers in de stationsomgeving van Kortrijk:

- de spoorbundel betekent naar voetgangers toe een barrière tussen de wijken ten noorden en ten zuiden ervan. Er zijn slechts 4 verbindingen onder de sporen over een lengte van 1km:
  - spooronderdoorgang Zandstraat
  - spooronderdoorgang Doorniksestraat
  - spooronderdoorgang Zwevegensestraat
  - reizigerstunnel station met toegang vanaf Minsiter Pieter Tacklaan en Stationsplein
- er wordt momenteel relatief weinig ruimte voorbehouden voor voetgangers en fietsers in de stationsomgeving. De ruimte-inname van twee grote bovengrondse parkings (parking Conservatoriumplein en parking Minister Tacklaan) is één van de belangrijkste oorzaken hiervan.
- de verbinding naar het historische en het commerciële centrum van Kortrijk is niet optimaal bewegwijzerd noch zeer duidelijk afleidbaar uit het stratenpatroon
- het instellen van een aantal autovrije straten zou meer ruimte kunnen geven aan een aantal functies in de stationsomgeving (bv. studentencafés in de Burgemeester Reynaertstraat)

4 ongelijkvloerse kruisingen voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer ten opzicht van de spoorbundel die het centrum van Kortrijk doorkruist:



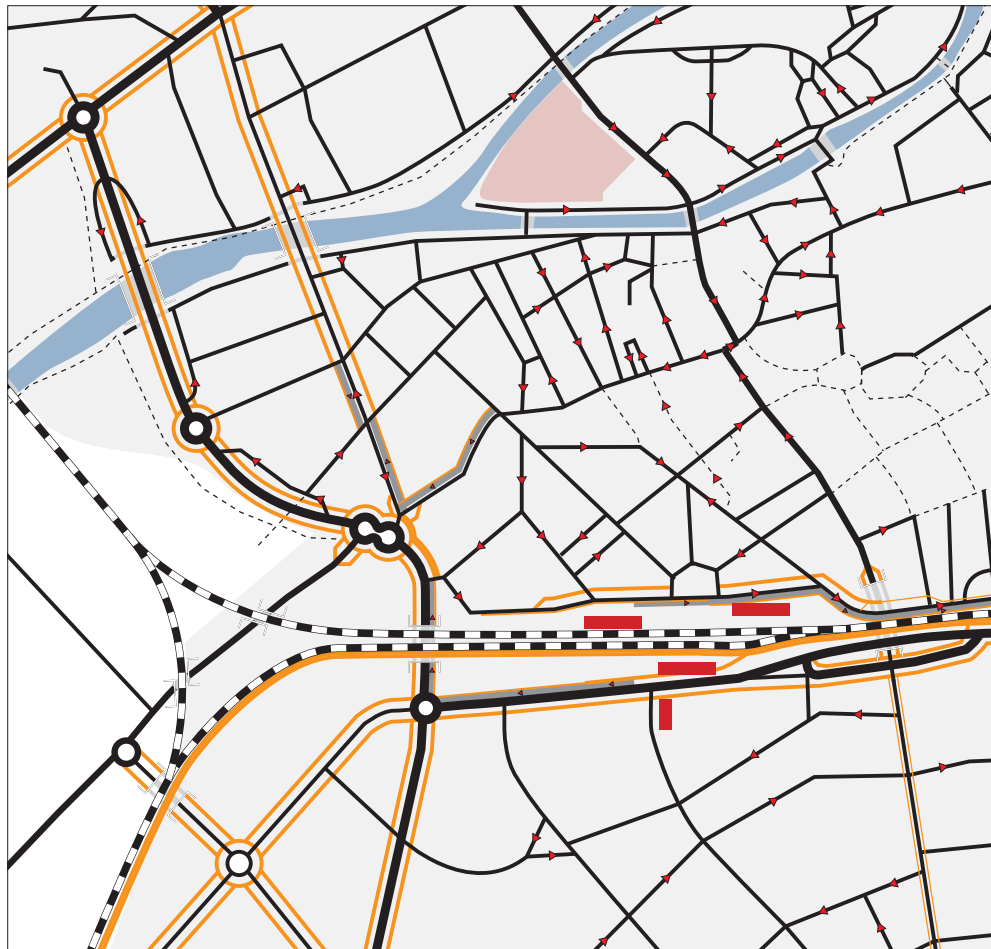
Figuur 48: Huidige voetgangersvoorzieningen in de stationsomgeving - spooronderdoorgangen

## 4.2.2 Fietsers

### 4.2.2.1 Bestaand netwerk: fietsers

In paragraaf 3.2.6 werden de diverse fietsnetwerken beschreven.

Op onderstaande figuur wordt de aanwezige fietsinfrastructuur ter hoogte van een aantal straten in de directe stationsomgeving weergegeven.



Figuur 49: Huidige fietsvoorzieningen in de stationsomgeving



Foto 14: Fietsers en bussen delen de busbaan in de Zandstraat t.h.v. spooronderdoorgang

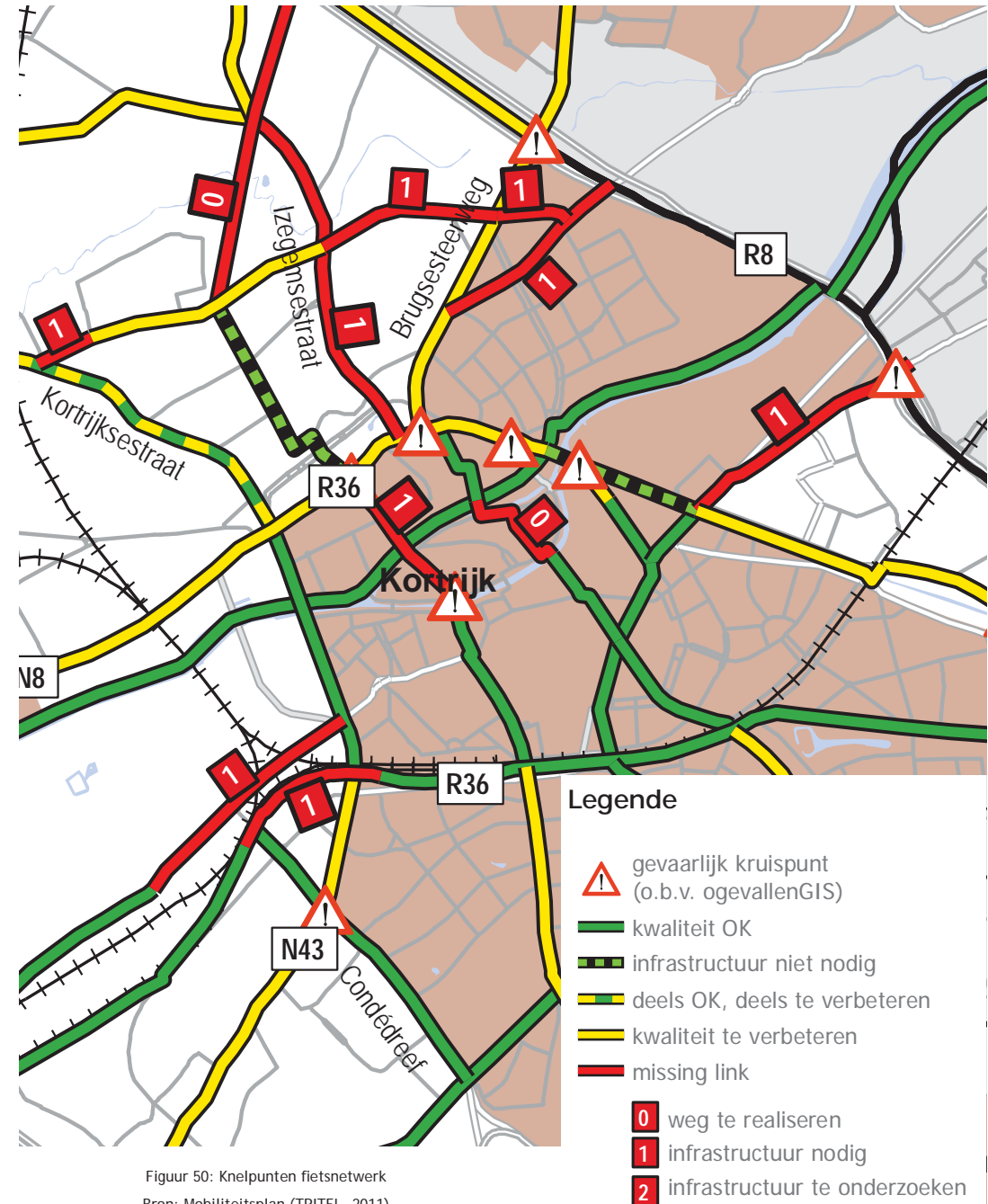
#### LEGENDE:

- Voetangersgebied
- Lokale wegen
- Secundaire wegen
- Hoofdwegen
- Enkelrichtingsfietspad
- Dubbelrichtingsfietspad
- Fietsuggestiestrook
- Busbaan
- Busbaan gecombineerd met fietsers
- Spoorweg
- Rijrichting
- Fietsenstalling in relatie tot het station

#### 4.2.2.2 Knelpunten: fietsers

In de stationsomgeving zijn volgende knelpunten voor fietsers:

- de spoorbundel betekent naar fietsers toe een barrière tussen de wijken ten noorden en ten zuiden ervan. Er zijn slechts 3 verbindingen onder de sporen over een lengte van 1km:
  - spooronderdoorgang Zandstraat
  - spooronderdoorgang Doorniksestraat
  - spooronderdoorgang Zwevegensestraat
- grote intensiteiten aan fietsers (vooral tijdens de spisturen voor en na schooltijd) waarbij de aanwezige fietsinfrastructuur (breedtes fietspaden) niet volstaat om een veilig traject per fiets af te leggen
- gevaarlijke situatie ter hoogte van rotonde 'Panorama' (kruispunt Minister Pieter Tacklaan met Aalbeeksesteenweg en Minister Vanden Peereboomlaan. Het fietspad is gelegen op de rotonde, waarbij fietsers in conflict komen met afslaande voertuigen (zie onderstaande foto's)
- zowel op de Tacklaan als in de tunnel onder de spoorbindel dienen de fietsers in één richting de busbaan te gebruiken. Dit beperkt het veiligheidsgevoel voor de fietsers.
- fietsinfrastructuur al dan niet aanwezig en van lage kwaliteit (breedte, afscheiding gemotoriseerd verkeer) langs Aalbeeksesteenweg, Doorniksewijk, ... (zie rechtsgelegen figuur)
- weinig aantakkingen tussen het bovenlokaal functioneel fietspad langs de Minister Pieter Tacklaan (Guldensporenpad) en het onderliggende fietsnetwerk
- fietsstallingen in slechte staat en/of een kwalitatief ondermaats type. Daarnaast is er een ondercapaciteit aan fietsenstallingen ter hoogte van het station. Een belangrijk aandeel aan gebruikers van deze stallingen zijn studenten. Vooral aan de achterzijde van het station (kant Minister Pieter Tacklaan) is er een grotere vraag dan aanbod



Figuur 50: Knelpunten fietsnetwerk  
Bron: Mobiliteitsplan (TRITEL, 2011)

## 4.2.3 Openbaar vervoer - bus

### 4.2.3.1 Bestaand busnetwerk

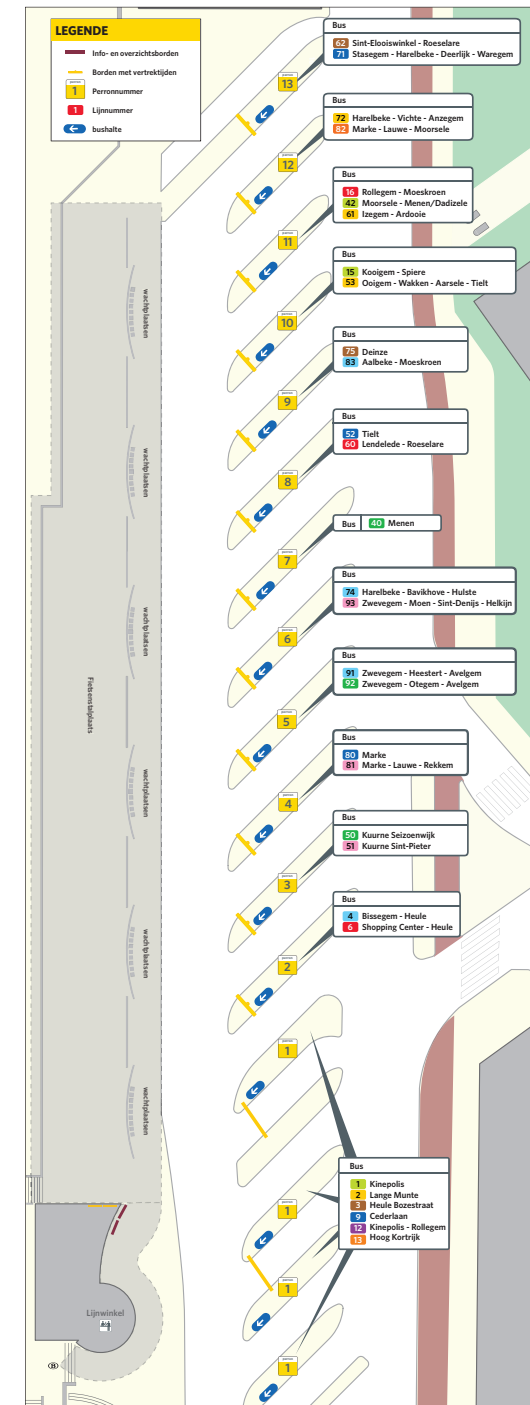
Het huidige netplan van De Lijn voor de stationsomgeving wordt op naastgelegen kaart geïllustreerd.

Volgende aspecten kunnen vermeld worden in het kader van de huidige werking van het busstation:

- het busstation telt 16 parallelle perrons en is georganiseerd volgens de layout van de 'visgraatperrons'
- er halteren zowel stad- als streeklijnen: 7 stadlijnen en 22 streeklijnen.
- tijdens de spitsmomenten halteren hier meer dan 15 bussen/uur.
- het busstation is bereikbaar vanaf de trappenpartij van de westelijke reizigersonderdoorgang
- voor bepaalde streeklijnen is het station van Kortrijk de eindhalte. Na bufferen wordt een nieuwe route gestart. Het bufferen vindt plaats op de parking langs het Conservatoriumplein. Deze buffer wordt veelvuldig gebruikt.
- langsheen perron 1 wordt een overdekte wachtzone voor reizigers voorzien, met een (beperkt) aantal zitplaatsen
- in de Lijnwinkel, gesitueerd langs perron 1, kunnen tickets aangekocht worden en kan men informatie aanvragen
- langsheen de Minister Pieter Tacklaan, ter hoogte van het fietsenstallingsgebouw, ligt de halte 'Achterkant Station'. Hier kunnen de passagiers reeds afstappen van de bus om tijdig de overstap naar de trein te kunnen maken. De bussen die hier halteren, rijden nog door naar het eigenlijke busstation aan de noordzijde van de spoorbundel, waar ze tevens halteren.

Op naastliggende figuur wordt de huidige perronindeling weergegeven.

Op volgende bladzijde wordt het netplan van de stad Kortrijk, ingezoomd op de stationsomgeving, weergegeven.



Figuur 51: Perronindeling busstation De Lijn

Bron: website De Lijn

**STADS- EN VOORSTADSLIJNEN**

- 11 Station - Kinepolis-Xpo - AZ Groeninge
- 2 Station - Lange Munte
- 41 Station - Bilsen - Heule
- 6 Station - Shopping Center - Bozestraat - Heule
- 8 Station - Cederlaan
- 12 Station - Kinepolis-Xpo - AZ Groeninge - Rollegem
- 13 Station - Hoog Kortrijk - Station
- 20 Voorstadslijn Kortrijk - Kuurne Seizoenwijk
- 81 Voorstadslijn Kortrijk - Kuurne Sint-Pieter
- 81 Voorstadslijn Kortrijk - Marke
- 91 Voorstadslijn Kortrijk - Zewegem
- 22 Voorstadslijn Kortrijk - Zewegem
- 93 Voorstadslijn Kortrijk - Zewegem

**STREKLINIEN**

- 15 Kortrijk - Koolgem - Spiere
- 16 Kortrijk - Rollegem - Measbroek
- 40 Kortrijk - Meenen
- 52 Kortrijk - Tielit
- 53 Kortrijk - Oelgem - Wakken - Aarsele - Tielit
- 54 Kortrijk - Lendelede - Roscotele
- 61 Kortrijk - Izegem - Ardooie
- 62 Kortrijk - Sint-Eloois-Winkel - Roesselaere
- 71 Kortrijk - Stazagem - Harelbeke - Deerlijk - Waregem
- 72 Kortrijk - Harelbeke - Deerlijk - Vichte - Tiengem - Azezem
- 74 Kortrijk - Harelbeke - Bavikhove - Hulste
- 75 Kortrijk - Dineze
- 81 Kortrijk - Marke - Lauwe - Riekem
- 82 Kortrijk - Marke - Lauwe - Moorsele
- 83 Kortrijk - Aalbeke - Measbroek
- 91 Kortrijk - Zewegem - Heestert - Avelgem
- 92 Kortrijk - Zewegem - Otegem - Avelgem
- 93 Kortrijk - Zewegem - Meenen - Sint-Denijs - Helkijn

**BELBUS**

- 99 Zewegem - Spiere-Helkijn - Koolgem

**HALTES & LIJNEN**

- lijnummer
- lijntraject & alternatief lijntraject
- tramlijn
- halte
- bebushalte (los van traject)
- halte met belbusaansluiting
- meervoudige halte
- hoofdhalte
- hoofdhalte met belbusaansluiting
- hoofdhalte met belangrijke aansluiting
- hoofdhalte met belangrijk aansluiting en belbusaansluiting
- symbool belangrijk aansluitingspunt
- lijnenbundel
- eindhalte - terminus



Figuur 52: Netplan De Lijn in de stationsomgeving

Bron: website De Lijn

### 4.2.3.2 Knelpunten openbaar-busvervoer

Volgende knelpunten dienen vermeld te worden met betrekking tot het busverkeer rond de stationsomgeving van Kortrijk:

- algemeen: moeilijke bereikbaarheid en grote nood aan capaciteit
- de aanwezige halte-infrastructuur is niet voldoende om de grote intensiteiten reizigers op te vangen (zowel tijdens ochtend- als avondspits en woensdagmiddagen):
  - breedte perrons niet voldoende voor alle reizigers
  - overkapping niet uitgestrekt genoeg voor alle wachtende busreizigers
  - onvoldoende zitplaatsen voor wachtende busreizigers
  - busreizigers die vanaf de wachtzone langsheen de sporen naar hun bus gaan, dienen steeds de hoofdonthutingsweg van het busstation over te steken. Vaak ontstaan hierbij gevaarlijke situaties naar conflicten tussen bus- en voetgangersverkeer.
- bufferplaatsen ter hoogte van de stationsparking (kant Zandstraat) volstaan niet om de buffervraag te beantwoorden
- doorstromingsproblemen:
  - op belangrijke OV-corridor R36 gedeelte Groeningelaan (staduitwaarts) en Minister Liebaertlaan (stadinwaarts en -uitwaarts)
  - in de Sint-Janslaan (R36), vooral ter hoogte van de uitrit parking K
  - lokale filevorming tijdens spitsmomenten in de Doorniksewijk, Zwevegensestraat, kluifrotonde Appel,
  - N43 Gentseseenweg en N43 richting R8 komende van Aalbeke
  - N8 richting Zwevegensepoort en N8 doortocht Bissegem
  - ...

De doorstroming van het openbaar vervoer kan verbeterd worden door het voorzien van extra doorstroming bevorderende maatregelen (zoals busbanen, eigen bedding, etc...), maar ook door het aandeel autoverkeer dat de binnenstad in- en uitrijdt te reduceren via circulatiemaatregelen en een gericht parkeerbeleid. Enkel zo kan de VF-factor (cruciale parameter in het bepalen van de concurrentiepositie van het openbaar vervoer) geoptimaliseerd worden.

Ter illustratie: uit de evaluatiegegevens van De Lijn blijkt dat het inleggen van een bijzonder overrijdbare bedding positieve effecten oplevert op vlak van doorstroming. In onderstaande tabel worden de voor- en nametingen weergegeven omtrent het inleggen van de bijzonder overrijdbare busbedding ter hoogte van de Minister Pieter Tacklaan (tabel aangeleverd door De Lijn). De congestiegraad (CG) is een graadmeter waarbij een slechte doorstroming wordt weergegeven in aantal verliesuren voor de reizigers op basis van capaciteit (tram, bus,...).

datum ingebruikname		evaluatiegegevens						
jaar	maand	traject meting	datum nulmeting	datum nameting	CG nulmeting	CG nameting	comm. rijtijd nulmeting	comm. rijtijd nameting
2008	april	Bloemistenstraat-Kortrijk Station	mei/03	feb/09	7885	4066	0:02:07	0:01:36



Foto 15:

De huidige wachtinfrastructuur is te klein voor de huidige reizigersaantallen tijdens piekmomenten



Foto 16: De busbuffer op het Conservatoriumplein wordt zeer frequent gebruikt

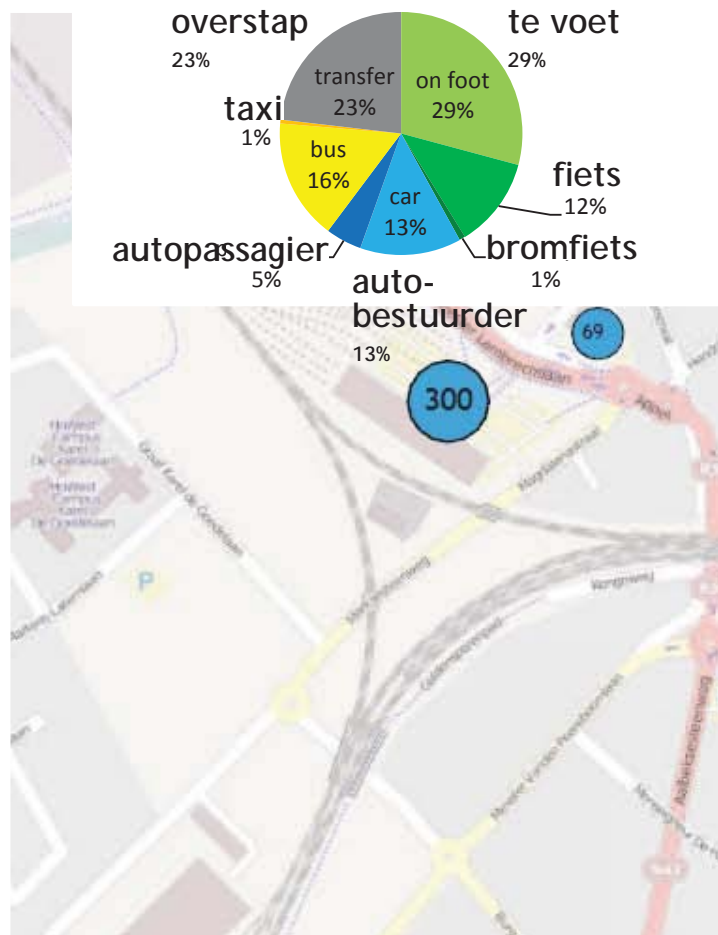


## 4.2.4 Openbaar vervoer - spoor

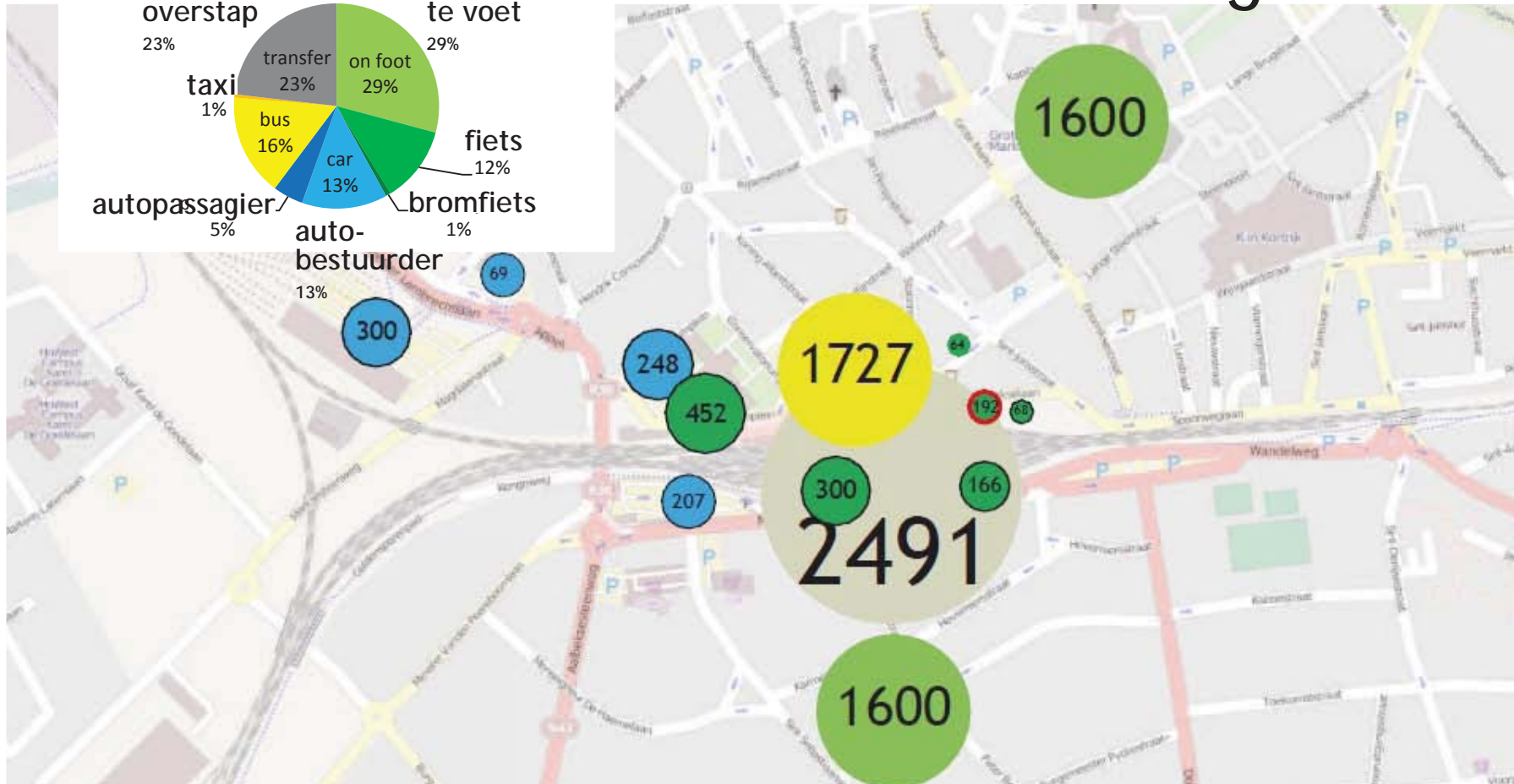
Het station van Kortrijk ontvangt dagelijks reeds een 10.000-tal reizigers. Wanneer men de vervoerswijzen van voortransport naar het station in kaart brengt, vallen volgende aspecten op:

- een derde van de treinreizigers komt te voet naar het station
- de overstap tussen de verschillende openbaar-voervoermodi is belangrijk in het station van Kortrijk: ruim een vierde van de treinreizigers stapt over van en naar een andere trein in het station. De overstaprelatie bus-trein is hier tevens van groot belang. Dit onderstreept de belangrijke functie op regionaal vlak van dit station.

### Modal Split op dagbasis



# 10000 reizigers



Figuur 53: Verdeling vervoerswijze voortransport treinreizigers Kortrijk - heden

## 4.2.5 Privé-vervoer

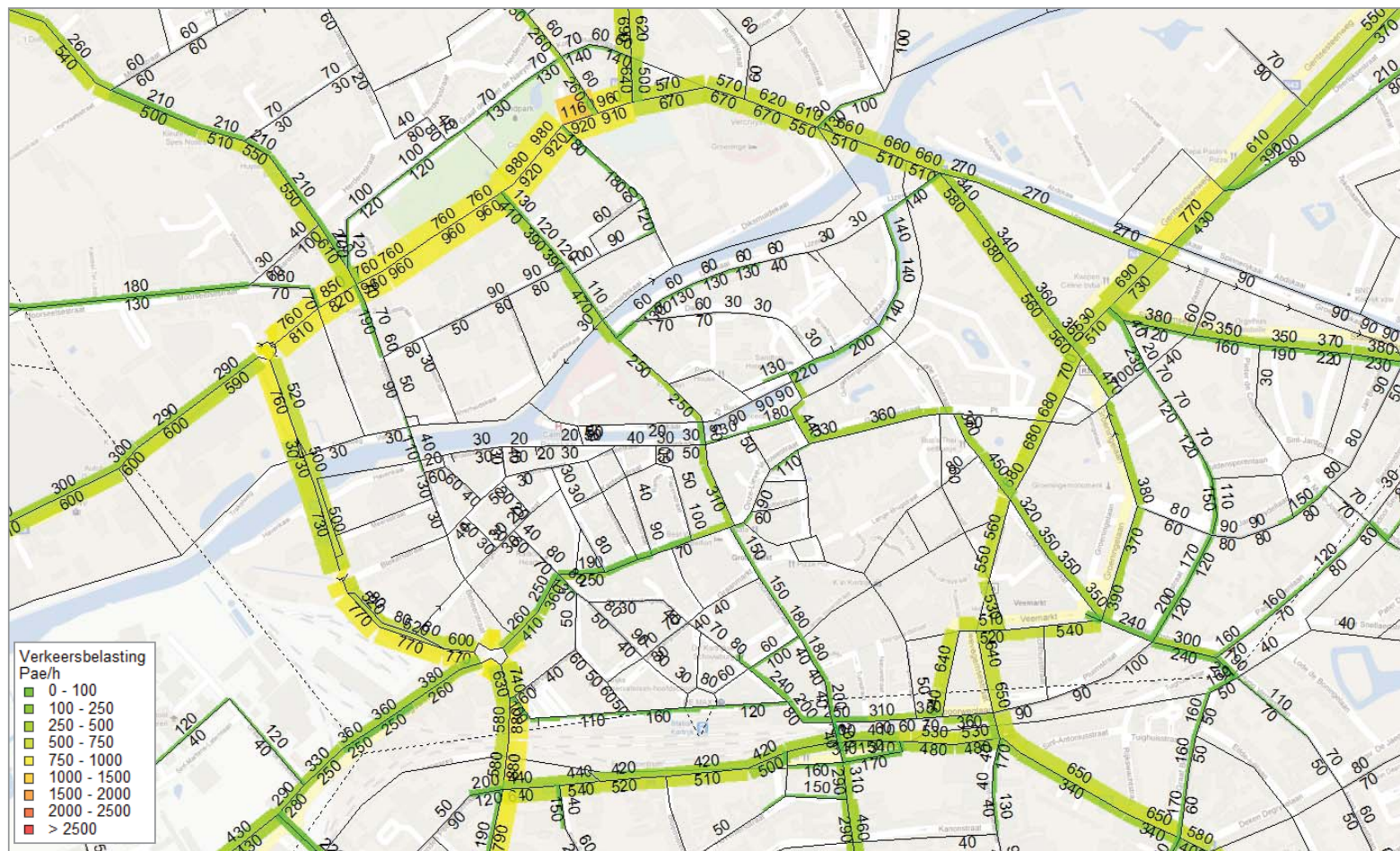
### 4.2.5.1 Bestaand netwerk gemotoriseerd verkeer

In paragraaf 4.2 wordt het huidige wegennetwerk van Kortrijk weergegeven.

Op onderstaande figuur wordt een beeld geschetst van de huidige intensiteiten van gemotoriseerd verkeer in de stationsomgeving (uitsnede uit het stedelijk verkeersmodel van de stad Kortrijk, doorrekening uit 2013). Hieruit blijkt dat de R36 en tevens de invalswegen in de stationsomgeving (Marksesteenweg, Doorniksewijk, Zwevegensestraat) grote intensiteiten te verwerken krijgen, zowel tijdens de ochtend- als avondspits. Op volgende bladzijde worden de intensiteiten voor de avondspits weergegeven.

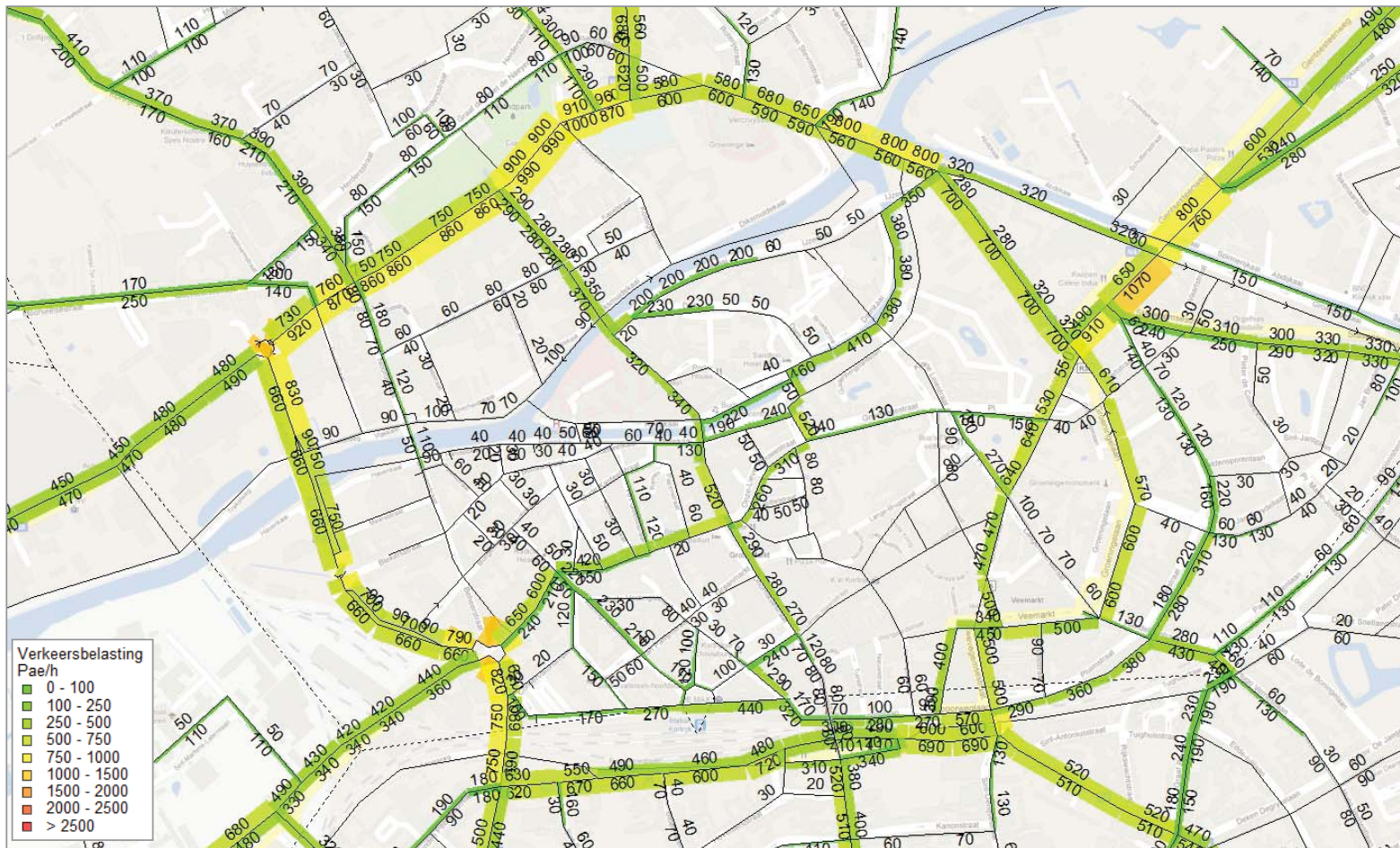


### Verkeersbelasting (pae/u) – 8u-9u BT



Figuur 54: Verkeersintensiteiten huidige toestand in stationsomgeving volgens stadsmodel - ochtendspits

Verkeersbelasting (pae/u) – 17u-18u  
**BT**



Figuur 55: Verkeersintensiteiten huidige toestand in stationsomgeving volgens stadsmodel - avondspits

#### 4.2.5.2 Knelpunten netwerk gemotoriseerd verkeer

Volgende knelpunten dienen vermeld te worden met betrekking tot het gemotoriseerd verkeer rond de stationsomgeving van Kortrijk:

- filevorming op onder meer volgende wegsegmenten:
  - Minister Pieter Tacklaan t.h.v. rotonde 'Panorama'
  - Aalbeeksesteenweg t.h.v. rotonde 'Panorama'
  - Burgemeester Lambrechtlaan (t.h.v. kluifrotonde 'Appel' o.m. door oversteekbewegingen fietsers en voetgangers)
  - Zandstraat (t.h.v. kluifrotonde 'Appel' o.m. door oversteekbewegingen fietsers en voetgangers)
  - Hendrik Consciencestraat
- de capaciteit van de stationsparking Tacklaan (capaciteit 235 parkeerplaatsen) en de parking op het Conservatoriumplein (capaciteit 213 parkeerplaatsen) is ontoereikend op weekdays
- de ontsluiting van beide parkings op de Zandstraat en Minister Tacklaan veroorzaakt extra files tijdens de spitsmomenten, in combinatie met de ontsluiting voor het busverkeer, dat hiervan tevens hinder ondervindt
- er zijn slechts 3 verbindingen onder de sporen over een lengte van 1km:
  - spooronderdoorgang Zandstraat
  - spooronderdoorgang Doorniksestraat
  - spooronderdoorgang Zwevegensestraat

Op naastgelegen foto's worden een aantal van deze knelpunten geïllustreerd.



Foto 17: Filevorming op Hendrick Consciencestraat t.h.v. kluifrotonde 'Appel' tijdens ochtendspits



Foto 18: Filevorming op Minister Tacklaan t.h.v. rotonde Panorama tijdens ochtendspits



Foto 19: Filevorming op Zandstraat naar kluifrotonde 'Appel' tijdens ochtendspits

## 4.3 Synthese probleemstelling

Uit voorgaande, beknopte analyse kunnen volgende aandachtspunten en kansen opgesomd worden:

- De spoorbundel is zowel ruimtelijk als verkeerskundig een barrière in het centrum van Kortrijk. Het ontwerp van de nieuwe stationsomgeving kan hierop een gepast antwoord bieden. In tegenstelling tot andere stationsomgevingen, is het niveau van de spoorbundel gelijk aan het niveau van de omliggende straten, wat tevens kansen biedt om dat het station optimaal in haar omgeving te integreren.
- Vandaag is de ruimte rond het station in grote mate voorbehouden voor gemotoriseerd verkeer. Het verspreid parkeren, de veelheid aan bewegingen van autoverkeer en busverkeer creëert conflicten met de grote aantallen voetgangers- en fietsersstromen. Het ondergronds brengen van de diverse grootschalige parkings naast het station, zou meer mogelijkheden kunnen bieden naar aangename (verblijfs)ruimtes voor zwakke weggebruikers.
- Het station is gelegen langsheen een belangrijke verdeelas voor de stad Kortrijk (R36). Tijdens spitsmomenten deze onderhevig aan filevorming, wat tevens tot overlast leidt in de omliggende (woon)buurten.
- Kortrijk groeit als belangrijke onderwijspool, zowel voor secundair als hoger onderwijs. Het toenemend reizigerspotentieel voor zowel bus- als treinverkeer vereist aangepaste accommodatie en infrastructuur. Deze voldoen vandaag vaak niet meer aan de noden.
- Het busstation neemt vandaag erg veel ruimte in, maar biedt toch onvoldoende ruimte aan de reizigers. Het organisatieprincipe veroorzaakt gevaarlijke situaties in de erg drukke ochtend- en avondspits. De concentratie aan de noordzijde zorgt ok voor een grotere belasting van het wegennet, er moet rekening gehouden worden met het toenemende belang van de zuidzijde van het station.
- Het aanbod aan fietsenstallingen is niet voldoende, bovendien liggen deze erg verspreid. Er moet rekening gehouden worden met het toenemende belang van de zuidzijde van het station.
- Algemeen is de infrastructuur die voorzien is voor de fietsers ontoereikend, aan de zuidzijde is er de fiets-o-strade, maar daarnaast is er onvoldoende verweving met het lokale netwerk.
- Het Stationsplein en de verbinding naar het centrum is vandaag niet duidelijk. Het plein functioneert niet als verblijfsruimte en er is onvoldoende ruimte voor de voetgangers.
- In het station zelf zijn de perrons en de toegangen niet aangepast aan de minder mobiele reizigers. Er is vandaag slechts één roltrap en de perrons zijn niet verhoogd waardoor de opstap naar de

trein erg moeilijk is. De bestaande onderdoorgangen zijn erg smal en beiden onvoldoende comfort en veiligheidsgevoel voor de reizigers, maar ook als stedelijke verbinding tussen beide zijden van de Stad.



# 5. AMBITIES PROJECTPARTNERS





# 5.1 Oorspronkelijke ambities

## 5.1.1 Algemene ambities

De partners streven gezamenlijk naar een project van hoogwaardige stedenbouwkundige en architecturale kwaliteit, rekening houdend met de ligging van het station in het centrum van de Stad Kortrijk. Bij de opmaak van het globaal masterplan werden destijds, vertrekkende vanuit het streven naar een kwalitatieve leefbaarheid van de Stad Kortrijk, de volgende specifieke behoeften van de Stad, de Lijn en de N.M.B.S. in rekening worden gebracht, namelijk:

1. De optimalisatie van de bereikbaarheid en de ontsluiting van het station voor het openbaar en het particulier vervoer met het oog op de verdubbeling van het aantal reizigers, rekening houdend met het S.T.O.P.-principe:
  - Voetganger: kwalitatieve open ruimten, rekening houdend met de looplijnen binnen het transferium zelf en in relatie met de ruime stationsomgeving
  - Fietser: nieuwe fietsstallingen gelieerd aan de aanrijrichtingen
  - Trein: stations- en perronvoorzieningen ten behoeve van een optimaal en comfortabel verplaatsen met de trein
  - Uitbouw nieuwe openbaar vervoersverbinding tussen de stationsomgeving en Hoog Kortrijk, waarbij de halte geïntegreerd wordt in het globale Masterplan
  - Bus: inplanting optimaal bereikbaar busstation, rekening houdend met potentiële en na te streven groei op basis van de mobiliteitsvisie 2020 De Lijn, en met minimale loopafstanden tot de treinperrons
  - Auto: bouw nieuwe parking op stationssite met minimale loopafstanden tot het station en tot de andere transportmodi
  - Wegeninfrastructuur: optimalisatie naar de diverse gebruikers toe, rekening houdend met het stedelijk weefsel en de stadsomgeving in de nabijheid van het station
2. De uitbouw van een nieuwe stationsaccommodatie bestaande uit twee fronten die communiceren met de omliggende stad, met expliciete aandacht voor de versterking van de link tussen stationsomgeving en het centrum van de binnenstad;
3. Een doorwaadbaar transferium dat kan functioneren als pool tussen het eigenlijke stadscentrum en de Stad buiten de kleine ring (R36);
4. De integratie van een nieuw, publieksvriendelijk stationsplein waar het aangenaam verblijven is, met directe toegang tot de diverse transportmodi;
5. De ontwikkeling van de stationsomgeving, geconcipieerd als het verder doorgroeien van de Stad (onder en boven de sporen), richting Minister Pieter Tacklaan, waarbij deze ontwikkeling niet los kan

gezien worden van de ontwikkeling aan de voorzijde en waarbij het maximaliseren van de ruimtelijke link tussen beide kanten van het spoorlichaam onmiddellijk in verband staat met de werken aan station en sporenbundel;

6. Het opdrijven van de capaciteit van het aantal reizigers;
7. De ontwikkeling van het Conservatoriumplein met o.a. de mogelijke integratie van een nieuw op te richten bibliotheek in de ruime stationsomgeving.

## 5.1.2 Ambities stad Kortrijk

Medio 2003 heeft Maxwan (NL.) de resultaten van een studieopdracht “Stadsontwerp Stationsomgeving Kortrijk” gepresenteerd aan het college van burgemeester en schepenen. Het stadsontwerp was een onderzoek naar ruimtelijke en financiële haalbaarheid van mogelijke en nieuwe - en op dat moment nog onbekende - ontwikkelingen in de stationsomgeving.

Naast een onderzoek naar de programmatische mogelijkheden zijn in de studie van Maxwan tegelijkertijd een aantal waardevolle stedenbouwkundige ambities en randvoorwaarden vastgelegd voor de realisatie van een pendelparking, de inrichting van het openbaar domein en de ruimtelijke invulling van de globale stationsomgeving.

De stad wenst anno 2009 de stationsomgeving uit te bouwen tot een kwalitatieve stedelijke omgeving waarbij de diverse ruimteclaims samengebracht worden in één attractief en wervend stadsproject met bijzondere aandacht voor de kwaliteit van de bebouwde ruimte, de synergie van de afzonderlijke programma's en hun relatie met het openbaar vervoer. Het globale stadsproject met de verschillende deelprojecten is een uitgelezen kans om de stationsomgeving fysisch en maatschappelijk te verankeren in de binnenstad van Kortrijk én in de regio Zuidwest Vlaanderen.

“De Stationsomgeving Kortrijk” is door de Vlaamse Regering erkend als strategisch project in het kader van de uitvoering van het structuurplan Vlaanderen (MB 18.12.2006 en wijzigingsbesluit dd. 17.12.2007).

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) selecteert de stationsomgevingen expliciet als strategische locaties. “Het is noodzakelijk de stedelijke gebieden te vernieuwen door het doorvoeren van o.a. een meer dynamische stadsvernieuwing. De vernieuwing van verwaarloosde of onderbenutte terreinen zoals kazerneterreinen, stationsomgevingen ... . Strategische stedelijke projecten zijn van belang voor stedelijke vernieuwing.” (Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, gecoördineerde versie, april 2004, p. 332)

Verder worden stationsomgevingen in stedelijke gebieden als strategische locaties omschreven. In een straal van 1km rond de hoofdstations - het station van Kortrijk wordt in het bijzonder geselecteerd als structuurbepalend voor het regionaalstedelijk gebied - moet een hogere dichtheid en de lokalisatie van personenvervoersgerichte activiteiten nagestreefd worden.

“Binnen deze gebieden wordt bij prioriteit de verwachte toename in kantoren en in handel en in diensten opgevangen”.

(Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, gecoördineerde versie, april 2004, p. 505).

Het RSV stelt hierbij een aantal inrichtingsprincipes voorop, waar het voorgestelde strategisch project aan beantwoordt: hoge kwaliteitseisen aan de aanlooproutes voor het langzaam verkeer en een gedifferentieerd aanbod aan P&R-faciliteiten.

Het station bevindt zich op amper 7 min. loopafstand van de Grote Markt. Dit is een belangrijke kwaliteit voor Kortrijk als regionale stad. De geplande ontwikkelingen zijn daardoor per definitie kernversterkend en van strategisch belang voor de binnenstad. Het projectgebied bevindt zich op het



einde van een stedelijke as die de verbinding maakt tussen de Grote Markt en de binnenstadsring.

Vooraf vanuit oogpunt van duurzame mobiliteit biedt de stationsomgeving van Kortrijk bijzondere mogelijkheden. Door deze multimodale ontsluitingsmogelijkheden krijgt Kortrijk een uitgelezen kans om het Conservatoriumplein uit te bouwen tot een regionale ontwikkelingspool.

De beschikbare ruimte dwingt de stad om te zoeken naar een compacte en dense bouwstructuur. Een concentratie van verschillende nieuwe functies lijkt belangrijk en noodzakelijk voor de beoogde synergie. Een nieuwe vorm van stedelijke densiteit is, in het bijzonder voor de stad Kortrijk, een belangrijke randvoorwaarde voor het welslagen van het project.

Het versterken van de beoogde multifunctionaliteit door verweving kan tegelijkertijd de sociale, economische en culturele slagkracht en dynamiek van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk ten goede komen. De aanwezigheid van de nieuwe stedelijke voorzieningen (Muziekcentrum, Bibliotheek, onderwijsinstellingen, parkeergebouw, ...) en een kwalitatieve omgeving laten de stationsomgeving functioneren als aantrekkingspool voor nieuwe economische activiteiten. De ligging van de stationsomgeving in Kortrijk ten opzichte van Rijsel kan Kortrijk in een sterkere positie brengen om zich ook in Europees verband te profileren.

### 1. Ambitie 1: ruimtelijke samenhang

Door de strategische ligging en omvang van het programma moet de toekomstige ontwerpbeurt tegelijkertijd een antwoord bieden op de vraag naar de globale stedenbouwkundige verankering van bestaande én nieuwe programma's met de binnenstad. Belangrijk hierbij is de aansluiting op bestaande stedelijke assen, de aansluiting met bestaande looplijnen en de relatie tot de omliggende gebouwen en stedelijke functies.

Het in hoofdzaak gelijkgronds spoorlichaam is een nadrukkelijke fysische en psychische barrière in het stadsweefsel. Er wordt gevraagd om te onderzoeken in welke mate de verbindingen tussen de noord- en zuidzijde verder geoptimaliseerd kunnen worden.

Een masterplan moet zich daarom o.a. uitspreken over de ruimtelijke, functionele en structurele samenhang tussen de verschillende locaties en activiteiten in de stationsomgeving zoals Muziekcentrum, busstation, treinstation, jongeren uitgaansbuurt, postlocatie, pendelparking, Parkhotel, kantoren, bibliotheek, Tacklocatie, ... .

### 2. Ambitie 2: verblijfskwaliteit openbaar domein

De stationsomgeving functioneert als inkom of portaal voor de stad, haar bewoners en bezoekers. Van de stationsomgeving wordt verwacht dat de organisatie van de functionele onderdelen voor gebruikers en bezoekers overzichtelijk en met een bepaalde vorm van vanzelfsprekendheid gebeurt. Als bezoeker vind je op een evidente, logische manier je weg zonder al te veel aanwijzingen of hindernissen.

De stad Kortrijk beoogt een fundamentele herwaardering van de openbare ruimte in de stationsomgeving waarbij naast de verschillende verkeersknooppunten voor gemotoriseerd vervoer in het bijzonder rekening gehouden moet worden met de verblijfskwaliteit van de straten en pleinen. Dit veronderstelt dat er bij de inrichting

rekening gehouden wordt met de looplijnen en circuits voor fietsers en voetgangers. Een aantrekkelijk openbaar domein vormt een belangrijke voorwaarde om de stad om het stedelijk wonen aantrekkelijk te maken.

De openbare pleinen in de omgeving worden vandaag ingenomen door geparkeerde wagens. Het voorzien van een ondergrondse parking op het Conservatoriumplein laat toe om het Stationsplein en Casinoplein geheel of gedeeltelijk parkeervrij te maken.

Voor de herinrichting van het Stationsplein wordt gevraagd om rekening te houden met een veilige verkeersafwikkeling van fietsers en voetgangers. De ontwerper zal aandacht moeten besteden aan het vermijden of duidelijk maken van conflicten tussen voetgangers, auto's, bussen en fietsers. Er dient voldoende aandacht besteed te worden aan de bereikbaarheid en toegankelijkheid van het station voor personen met beperkte mobiliteit (mindervaliden, slechtzienden, ...).

### **Ambitie 3: architecturale kwaliteit**

Rekening houdend met de ligging van het station in het centrum van de Stad Kortrijk, wordt bijzondere aandacht gevraagd voor de stedenbouwkundige en architecturale kwaliteit.

Dit moet zowel tot uiting komen bij de inrichting van het openbaar (publieke pleinen) én semi-openbaar domein (station) als bij het ontwerp van de nieuwe programma's.

De nieuwe programma's bevinden zich op strategische locaties, die telkens in het verlengde liggen van specifieke zichtassen: Postlocatie, Tacklocatie, Conservatoriumplein-Zandstraat, .... De nieuwe gebouwen functioneren als duidelijk zichtbaar aanwezige landmarks of stadspoorten.

Belangrijke, nadrukkelijk aanwezige architecturale ingrepen in het publiek of semi-publiek domein waar bijzondere architecturale kwaliteit als randvoorwaarde vooropgesteld wordt, kunnen zijn:

- nieuwe overkapping sporen;
- nieuwe tunnel onder sporen;
- inrichting Casinoplein;
- inrichting Stationsplein;
- inrichting Conservatoriumplein;
- inrichting busstation De Lijn;
- inrichting auto- en fietsstaanplaatsen;
- ...

Onder architecturale kwaliteit wordt o.a. verstaan:

- hedendaagse - doch tijdloze - vormtaal;
- functioneel en ruimtelijk samenhangend;
- respectvolle omgang met het oorspronkelijke en waardevolle stationsgebouw;
- integrale ontwerpbenadering van ruwbouw tot afwerking of inrichting (straatmeubilair, materiaalkeuzes, ...);
- duurzaam materiaalgebruik;
- beheersbare exploitatiekost;
- ...

### **3. Ambitie 4: station als een hoogwaardig vervoersknooppunt**

Het station is een belangrijk verkeersknooppunt voor het bus-, trein-, auto- en fietsverkeer.

Het busstation voor De Lijn vormt vandaag de verbinding tussen het stationsgebouw en het Conservatoriumplein. De stad denkt momenteel grondig na over een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding tussen het stadscentrum en Hoog-Kortrijk (nieuw ziekenhuis AZ-Groeninge, Xpo-hallen, hogescholencampus, Kulak, Kinopolis, Kennedypark, Evolis, ...).

In functie van de aanvoer van het treinstation en de slaagkansen voor het openbaar vervoer is het belangrijk dat de overstapmogelijkheden tussen de verschillende vervoersmodi soepel en vanzelfsprekend kunnen gebeuren.

Rekening houdend met de ligging tov de binnenstad en het station, en de mogelijke complementariteit van de gebruikers (weekend versus weekdag, dag- versus avondgebruik, dal- versus spitsuren) moet de voorziene ondergrondse parkeergarage tegelijkertijd functioneren als centrumparking voor de stadsbezoeker en als pendelparking voor de treingebruiker.

De uitbouw van de stationsomgeving vereist tevens een volwaardige infrastructuur en toereikende parkeercapaciteit voor fietsers.

### **4. Ambitie 5: publieke stad**

De stationsomgeving is een publieke ruimte par excellence. De densiteit van het aantal gebruikers en bezoekers die gebruik zullen maken van de verschillende bestaande én nieuwe functies zal fors toenemen: pendelaars, bibliotheekbezoekers, studenten, werknemers, concertbezoekers, hotelgasten, stadsbezoekers, toeristen, handelaars, ... .

Het grote aantal gebruikers en werknemers maakt dat dit stadsdeel meer en meer zal uitgroeien tot een nieuw zwaartepunt in de binnenstad. Een participatieve aanpak met gebruikers, actoren en bewoners zal noodzakelijk zijn om het nieuwe stadsdeel te laten aanvaarden.

### **5. Ambitie 6: uitvoeringsgericht ontwerp**

Het Definitief voorontwerp zoals omschreven in de samenwerkingsovereenkomst is gericht op de uitvoering van het project op korte en middellange termijn (10 jaar). Dit vraagt een ambitieuze én tegelijkertijd pragmatische ontwerpattitude. Beter een volledig uitgevoerd goed ontwerp dan een half uitgevoerd uitmuntend ontwerp.

In verband met de slaagkansen van de uitvoering van het volledige project is het belangrijk dat de budgettaire consequenties van meet af aan correct ingeschat en gecalculeerd worden.

## 5.1.3 Ambities N.M.B.S.



In onderstaande tabel wordt het gevraagde programma door de N.M.B.S. weergegeven.

### Kortrijk (stationsomgeving) : Behoeftenprogramma diensten (horizon 2012)

#### 1. Diensten die **NIE**T noodzakelijk in het stationsgebouw dienen te worden gehuisvest)

Functie	Netto-oppervlakte [m <sup>2</sup> ]	Raming Bruto-oppervlakte [m <sup>2</sup> ]
Onthaal reizigers	0	0
Concessies	0	0
Kantoren	345	426
Magazijnen	150	185
Circulatie & technische lokalen	165	204
Refter, sanitair, was- en kleedlokaal, vergaderzaal	146	180
Reserve	161	199
<b>TOTAAL (NMBS-Holding, Infrabel, NMBS, gemeenschappelijk en Reserve)</b>	<b>967</b>	<b>1194</b>

#### 2. STATIONSGEBOUW (reizigersgebonden diensten die noodzakelijk **IN** het stationsgebouw dienen te worden gehuisvest)

Functie	Netto-oppervlakte [m <sup>2</sup> ]	Raming Bruto-oppervlakte [m <sup>2</sup> ]
Onthaal reizigers	434	536
Concessies	756	933
Kantoren	440	543
Magazijnen	192	237
Circulatie & technische lokalen	548	676
Refter, sanitair, was- en kleedlokaal, vergaderzaal	150	185
Reserve	252	311
<b>TOTAAL (NMBS-Holding, Infrabel, NMBS, gemeenschappelijk en Reserve)</b>	<b>2772</b>	<b>3420</b>

#### 3. PARKING (Reizigers- en personeelbehoeften) EN FIETSENSTALLINGEN

Parkeerplaatsen personenwagens		
Reizigers	Voorzijde (kant Stationsgebouw)	450
	Kant P. Tacklaan	450
Personeel		100
<b>Behoeftte op korte en middellange termijn:</b>		<b>1000</b>
<i>Vereisten of opmerkingen:</i>		
Bij voorkeur bovengronds (natuurlijke ventilatie en lichtinval drukt exploitatiekosten).		
Spreiding tussen voor- en achterzijde te bekijken i.f.v. MOBER. Concentratie Parking op één locatie mag.		
Mogelijkheid tot uitbreiding van de parking op lange termijn tot 1600 plaatsen te voorzien in masterplan.		

Fietsenstallingen (incl. bromfietsen)			
Reizigers	Voorzijde (kant Stationsgebouw)	(incl. 40 bromfietsen)	1040
	Kant P. Tacklaan	(incl. 30 bromfietsen)	675
Personeel			25
<b>Behoeftte op korte en middellange termijn:</b>			<b>1740</b>

## 5.1.4 Ambities INFRABEL

Infrabel wenst het station integraal toegankelijk te maken van het station voor de reiziger met beperkingen. Deze uitrusting zal ook nuttig zijn voor de andere reiziger. Hierbij zullen de perrons op een hoogte van 75 cm gebracht worden, één van de twee onderdoorgangen zal voorzien worden van liften. Aansluitend bij de reeds uitgevoerde werken, zal de andere onderdoorgang ruimer gemaakt worden en voorzien van roltrappen.

De perrons zullen nieuwe schuildaken krijgen en voorzien worden van de nodige uitrusting voor de reizigers.

## 5.1.6 Ambities AWV/MOW/BMV

Het Agentschap Wegen en Verkeer streeft naar het beheren, onderhouden en optimaliseren van het hen toevertrouwde wegenpatrimonium met het doel een zo verkeersveilig en leefbaar mogelijke lijninfrastructuur te hebben.

Het projectgebied omvat de gewestwegen N50, N323, N43, R36, R8 en A14.

De doorstroming van het verkeer is voor de hoofdweg A14 en secundaire R8 van primair belang.



*agentschap*

*Wegen en Verkeer*



*departement*

*Mobiliteit en  
Openbare Werken*

## 5.1.5 Ambities De Lijn



### 1. Uitgangspunten van De Lijn

- voldoende ruimte op het busstation
- voldoende doorstroming van de bussen van en naar het busstation
- marktaandeel openbaar vervoer verhogen!

### 2. Doorstroming

De heraanleg van de stationsomgeving moet passen in de totale mobiliteitsvisie van de stad Kortrijk, rekening houdend met de verschillende studie die nu lopen (Hoogwaardig-Openbaarvervoerbinding, Hoog Kortrijk, ...).

De ontsluiting van de stationsomgeving moet in de eerste plaats de mogelijkheid geven aan de bussen om vlot van en naar het busstation te rijden. Om dit te bereiken kunnen tal van doorstromingsmaatregelen genomen worden, waarvan het aanpassen van het circulatieplan in Kortrijk centrum een belangrijk onderdeel zal zijn.

Doorstromingsnormen worden uitgedrukt in commerciële snelheid. De commerciële snelheid is de snelheid van de bus mét de halteringstijden inbegrepen. Dit is de werkelijke snelheid van de bus.

$$\text{Commerciële snelheid} = \text{afstand van de afgelegde weg} / \text{rijtijd met halteringstijd inbegrepen}$$

Objectieven commerciële snelheid vanuit netmanagement worden bepaald naargelang het typegebied:

NIVEAU/GEBIED	STREEFDOEL COMMERCIELE SNELHEID
Gewestelijk en bovengewestelijk niveau	80 km/u
Bovenlokaal niveau in buitengebieden	35 km/u
Lokaal Niveau:	
Buitengebieden	25 km/u
Kleinstedelijke gebieden	25 km/u
Stedelijke en grootstedelijke gebieden	20 km/u
Stamlijnen	25 km/u

Voor Kortrijk wil dit concreet zeggen dat we in het centrum een commerciële snelheid van 20 km/u nastreven. Wat betreft de lijnen op de invalswegen willen we een snelheid van 25 km/u halen.

### 3. Busstation

#### • Algemeen

Het busstation moet een prominente plaats innemen in de stationsomgeving. Voor een reiziger moet de plaats van het busstation duidelijk en logisch zijn, dus in de buurt tram en trein. Met andere woorden, een ondergronds busstation is te vermijden. De toegankelijkheid van het busstation is een noodzakelijke voorwaarde om zoveel mogelijk reizigers het noodzakelijk comfort te geven bij het in- en uitstappen van de bussen, bij het vinden van de juiste perrons, enz.

#### • Perrons

Op basis van de huidige exploitatie van het busstation, kunnen we concluderen dat volgende zaken noodzakelijk zijn: aparte perrons voor stadlijnen en voorstadlijnen, één of meerdere afstapperrons voor streeklijnen, bufferplaatsen en perrons voor streeklijnen. De stadsbussen en de voorstadlijnen hebben geen stationnement aan het busstation, deze bussen kunnen gebruik maken van een 4-tal perrons waar 2 standaardbussen na elkaar kunnen staan, dit komt op ongeveer 24 meter per perron. De 2 bussen die na elkaar staan moeten niet onafhankelijk van elkaar kunnen vertrekken, aangezien de eerst bus nooit lang blijft staan, enkel reizigers laten op- en afstappen.

In vele gevallen hebben de streeklijnen een stationnementtijd tussen hun aankomstuur en vertrekuur. Hierdoor kan er gewerkt worden met afstapperrons. De streeklijnen laten dan de reizigers afstappen aan het afstapperron, en rijden daarna door naar hun perron waar ze reizigers oppikken ofwel rijden ze eerst naar een bufferplaats indien de wachttijd lang genoeg is. Naast een aantal perrons, zal er ook een buffer én een afstapperron noodzakelijk zijn. Het afstapperron moet voldoende ruim zijn zodat verschillende bussen tegelijk kunnen halteren én dat ze onafhankelijk van elkaar kunnen wegrijden.

In het kader van het Neptunusproject streven we naar een uitbreiding van het net, dus daar moet ook rekening mee gehouden worden bij het incalculeren van de nodige ruimte op het busstation.

Ruw inschatting nodige perrons:

- Aantal plaatsen stadlijnen: 4 perrons waar 2 standaardbussen na elkaar kunnen halteren.
- Aantal plaatsen streeklijnen: 13 perrons voor gelede bussen

## 5.1.7 Ambities/Aandachtspunten RWO

Het project mag zich niet beperken tot het stationsgebouw zelf, maar ook de ruimere context van het station is van belang. Zoals in het strategisch project aan bod kwam is het project stationsomgeving meer dan stationsvernieuwing, het is regionale hefboom die effectief voor socio-economische verandering moet zorgen in de binnenstad, het is een instrument die mee de stadskern levendig en aangenaam moet maken, die er moet zorgen dat straks de jonge generatie hier willen wonen, werken en verblijven.

### 1. Mobiliteit

- link met de Eurometropol, binnenstad, innovatie-as “westelijke banaan”, reKOver, HOV en Hoog Kortrijk, sluiten ring, ...
- optimalisatie verkeersontsluiting
- realisatie gebundelde langgerekte mobiliteitshub: busperrons, kiss & ride, etc.
- realisatie ondergrondse parking, fietsstallingen, ...

### 2. Kwalitatieve aanleg van de publieke/openbare ruimte en realisatie van groen

- kwalitatieve aanleg van wegenis, tunnel, rotonde, fietspaden, ...
- stedelijke verbinding over het station heen tussen de pleinen aan de noord- en zuidzijde + kwalitatieve pleinaanleg
- realisatie naar groene as naar Kortrijk-Weide toe (groenaanleg op openbaar domein)

### 3. Link met mogelijke stadvernieuwingsprojecten en mogelijke stedelijke ontwikkelingen

- visie voor het stadsvernieuwingsproject westelijke banaan (versterking kennis-as, regionale en bovenlokale functies op Kortrijk Weide, bestaande publieke voorzieningen zoals onderwijsinstellingen, etc.)
- mogelijke verdichtings-, herbestemmingsprojecten (bv. ontwikkeling van het conservatoriumplein?)
- kantoorgebouwen

### 4. Dienstgebouwen (locatie te onderzoeken)

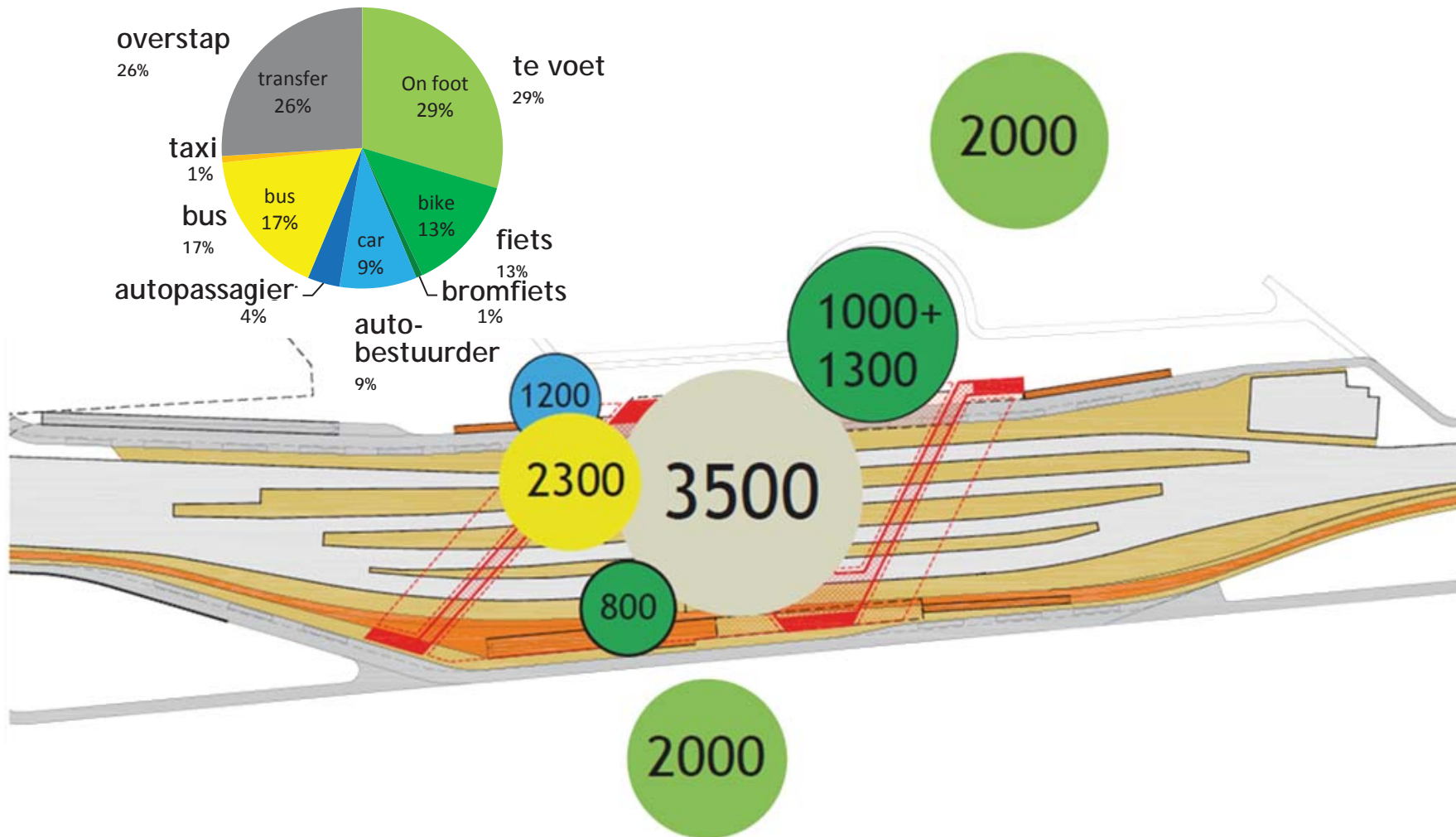
Ook in kader van het strategisch project Rekovert zal overleg gevoerd worden over de omgeving en de afstemming met het stationsgebouw. Wij hopen dat EIS bereid is om hieraan mee te werken.

## 5.2 Evolutie ambities/programma bij opmaak masterplan

Op onderstaande figuur worden de groeiprognozes weergegeven op vlak van de groei aan treinreizigers en hun bijhorende voortraject.

**Modal Split 2020 op dagbasis**  
**+25% reizigers**

# 13500 reizigers



Figuur 56: Verdeling vervoerswijze voortransport treinreizigers Kortrijk - toekomstvisie



## 5.2.1 Evolutie parkeerbehoefte

### Modal split-onderzoek 2008:

- Reizigers: 10.796
  - 989 komen met de auto naar het station tijdens de ochtendspits
  - 1446 reizigers komen met de auto naar het station op dagbasis (waarvan 344 uit Kortrijk zelf) = 13%
- Volgens behoeftenstudie: 1075 parkeerplaatsen nodig voor pendelaars

Bestaande toestand: 955 parkeerplaatsen, waarvan 464 op de parkings Station en Station Tack. De overige 491 parkeerplaatsen situeren zich lange de openbare weg. Van deze plaatsen worden er vandaag 198 bezet door bewoners, er zijn er dus maar 757 ter beschikking van de reizigers. Daarnaast worden de parking Appel (350 parkeerplaatsen) en de parking Schouwborg (395 parkeerplaatsen) gebruikt.

### MOBER Vectris augustus 2009:

- 772 parkeerplaatsen nodig voor het station en 238 fietsenstallingen. Het grootste aandeel in de verkeersstromen en de parkeerbehoefte wordt veroorzaakt door de CVO's.
- te verhogen naar 983 parkeerplaatsen rekening houdend met de geplande woonontwikkelingen en groei in de omgeving. De effecten op het vlak van verkeersstromen worden becijferd aan de hand van het Multimodaal Model Kortrijk en een microsimulatie van de R36 tussen de kluifrotonde en de Doorniksepoort.

In 2011 is er een nieuw modal split-onderzoek uitgevoerd:

- Reizigers: 861 geparkeerde wagens (enquête)
- Personeel N.M.B.S.: 102 geparkeerde wagens
- totaal: 963 geparkeerde wagens

In deze nieuwe modal split waren de effecten vast te stellen van het betalend maken van de stationsparking Tack en het uitbreiden van de blauwe zone.

Er is dan een nieuwe berekening gemaakt voor het benodigde aantal parkeerplaatsen, rekening houdend met het bestaande aanbod, de oorspronkelijke vraag uit de MOBER, de groei van de reizigers en een modal shift naar andere vervoersmodi.

Oorspronkelijk diende er in het Masterplan rekening gehouden te worden met de komst van de nieuwe Bibliotheek op het Conservatoriumplein, er werd er een gecombineerde parking van 1563 plaatsen voorzien (pendel + bib) (05/04/2011).

In 2012 werd definitief beslist dat de Bibliotheek niet gerealiseerd zou worden en diende het ontwerp aangepast te worden naar een parking louter voor pendelaars.

Bij de opmaak van het Masterplan is rekening gehouden met een volgende modal shift:

Een toename van 3.500 reizigers per dag realiseren met behoud van het huidige aantal autoreizigers. Hier is uitgegaan van een exponentiële groei waarbij er ook nog 1% meer wordt voorzien voor bus en 1% meer voor fiets, en 3% meer voor overstap trein-trein.

Deze wijziging heeft vooral impact op de autogebruikers (4% minder voor auto en 1% minder voor K&R).

De modal shift heeft dus niet enkel betrekking op de transfer trein-trein, al wordt dit wel aanzien als het belangrijkste groei-aandeel.

- Te voet: 29% naar 29%
- Fiets: 12% naar 13%
- Overstap trein-trein 23% naar 26%
- Bus: 16 naar 17%
- Auto 13% naar 9%
- K&R 5% naar 4%

Groei in 2020 : +25% reizigers = 13.500 reizigers

waarvan 9% met auto (modal shift) = 1200 parkeerplaatsen nodig voor reizigers.

In eerste instantie (04/05/2012) werd de parking nog steeds voorzien onder het Conservatoriumplein: 410+396+425 parkeerplaatsen = 1231 parkeerplaatsen

Nadien werd geopteerd voor een locatie die beter aansluit bij het nieuwe stationsgebouw, waardoor een rechtstreekse link kan gemaakt worden.

(24/05/2012): Voorstel parking 1200 parkeerplaatsen onder het Stationsplein.

Hiervan zijn er 1000 plaatsen voor pendelaars, gebaseerd op de 963 wagens uit de modal split van 2011 en het principe van een behoud van dit aantal.

De Stad Kortrijk vraagt 200 parkeerplaatsen voor de kortparkeerders, bewoners en bezoekers van het CVO (Kortrijk Weide).

## 5.2.2 Evolutie busstation

In de modal shift wordt er 1% meer voorzien voor de busreizigers in de toekomst, hetzij een toename van 700 reizigers. Eén van de ambities van de Lijn in het Masterplan stationsomgeving was het marktaandeel Openbaar Vervoer te verhogen. De HOV zal hier een belangrijke rol in spelen en is vandaag nog niet meegerekend in het percentage van de Lijn. In werkelijkheid zal dit dus hoger liggen.

In het Neptunusplan wordt er tussen 2007 en 2022 een verdubbeling van reizigers nagestreefd. Voor een stad als Kortrijk kunnen deze ambities nog veel hoger gelegd worden, gezien de centrale rol van Kortrijk in West-Vlaanderen en de positie ten aanzien van Rijsel en Doornik.

De stationsomgeving moet een aantrekkelijk knooppunt zijn van de verschillende OV-modi, waarbij het STOP-principe centraal staat. Op die manier kan het openbaar vervoer aantrekkelijker gemaakt worden ten aanzien van de wagen. Het knooppunt moet zodanig worden ingericht dat zowel trein, bus als tram bij elkaar gebracht worden. In de mobiliteitsvisie 2020 (Neptunus) worden namelijk ook trams en lighttrains voorzien, na verder onderzoek. Het overstappen van bus-bus, bus-trein en bus-tram moet zo eenvoudig en kort mogelijk gemaakt worden.

## 5.2.3 Evolutie fietsenstallingen

Het station ligt relatief centraal binnen de R8. De maximale afstand in vogelvlucht tot de R8 is 2,5 à 3km. Dit is dus bij uitstek een fietsafstand.

De capaciteit van de fietsenstallingen in de toekomst is 2300 plaatsen voor een verwachte situatie van 1.755 fietsers in 2020. Er wordt dus voorzien in een groter aantal dan 1% groei.

Hierbij wordt er een 50/50 verdeling vooropgesteld tussen de noord- en de zuidzijde.

Het ontwerp van de parking aan de noordzijde van de spoorbundel is bovendien zo opgemaakt dat deze verbonden zal zijn met de fietsenstalling, en dat niveau -1 van de parking op hetzelfde niveau ligt als dat van de ondergrondse fietsenstalling. Er zal dus altijd een mogelijkheid zijn om de fietsenstalling uit te breiden indien noodzakelijk. Tevens wordt de plafondhoogte zodanig voorzien dat een systeem van fietsenstallingen op 2 niveau's geïnstalleerd kan worden indien nodig.

In het ontwerp van de fietsenstalling aan de noordzijde wordt ook rekening gehouden met een rechtstreekse verbinding in de richting van Kortrijk Weide.

Er worden binnen het Masterplan een verfijning van het fietsnetwerk voorzien. Door het omvormen van de bestaande onderdoorgang tot een fietstunnel die ook beide fietsenstallingen aan de N- en de Z-zijde met elkaar verbindt, ontstaat er een extra fietslink naar het centrum van Kortrijk. Deze link is ook verbonden met de bestaande bovenlokale fietsverbinding: het Guldenspoorpad. Daarnaast kan onderzocht worden of deze verbinding kan aangesloten worden op de Bloemistenstraat.

Daarnaast wordt er een nieuwe fietstunnel voorzien aan de Zandstraat, die ook kan aantakken op het Guldenspoorpad. Voor fietsers komende van de Tacklaan en het Guldenspoorpad is er de mogelijkheid om via deze nieuwe tunnel conflictvrij de oversteek te maken naar de noordzijde, waar ze uitkomen

op een verkeersluw plein met enkel busverkeer.

In de Minister Pieter Tacklaan zelf wordt ook aan beide zijden een fietspad voorzien, zodat de fietsers niet langer samen met het busverkeer moeten rijden.

Door de herinrichting van de rotonde aan de Minister Tacklaan zal de veiligheid voor fietsers ook hier sterk verbeteren.

## 5.2.4 Voetgangers

De geplande woonontwikkelingen in de omgeving van het Station (zie par. 3.1) ondersteunen de groei van het aantal spoorreizigers dat te voet komt, maar de grootste groei is te verwachten van de centralisatie van de campus Howest ten noordwesten van het station (zie par. 3.1.6.3).

Hier speelt de verbinding met Kortrijk Weide een zeer grote rol.

Het ontwerp van de tunnel Zandstraat is er op gericht om bovengronds zo veel mogelijk verkeersvrije ruimte te creëren. Om die reden is ook de uitrit naar het centrum die de Stad oorspronkelijk vroeg verdwenen. Deze sneed bovengronds immers dwars door het plein waardoor de as voor voetgangers en fietsers doorbroken werd. Door het verdwijnen van deze uitrit ontstaat de mogelijkheid om een volledig verkeersluwe (enkel bussen op een eigen busbedding en fietspaden) zone te creëren tot aan Kortrijk Weide.

Hier speelt de inrichting van het kruispunt met de Magdalenestraat een belangrijke rol en de verkeersbewegingen die hier in de toekomst nog mogelijk zullen zijn.

In het ontwerp van het station wordt ook rekening gehouden met de verbinding met deze as.

## 5.3 Bijgestelde ambities n.a.v. masterplan

### 1. Gemeenschappelijk ambitieniveau

In de eerste plaats werd het mobiliteitsvraagstuk grondig bestudeerd en geanalyseerd. Alle projectpartners zijn het erover eens dat men optimaal moet inzetten op openbaar vervoer en extra inspanningen moet leveren voor de kwetsbare weggebruiker. Zonder daarbij de realiteitszin voor het gemotoriseerde verkeer uit het oog te verliezen.

Dat resulteert in het ondergronds brengen van het autoverkeer op de nood-zuid verbinding die de stationsbuurt doorkruist. Dit maakt het mogelijk om tussen Leie en station een zachte, groene boulevard voor fietsers en voetgangers uit te rollen. Deze ingreep zorgt niet alleen voor extra veiligheid op de begane grond, maar tegelijk ook voor een makkelijke toegang tot de nieuw te bouwen stationsparking. Die komt eveneens ondergronds en sluit direct aan op de toegang tot het nieuwe stationsgebouw.

Het ondergronds brengen van het autoverkeer is niet alleen een zegen voor fietsers en voetgangers, maar maakt ook een optimalisering van het busvervoer mogelijk. Treinen, bussen en fietsers worden geconcentreerd in een langgerekte bundel, waarbij de busperrons parallel met de sporen aangelegd worden. Bij het ontwerpen van het nieuwe busstation - op minimale loopafstand van de perrons - wordt rekening gehouden met de toekomstige ontwikkelingen van het openbaar vervoer.

Het huidige stationsgebouw, dat een makkelijke toegang tussen het stadscentrum en Hoog-Kortrijk hypothekeert, wordt omhoog gebracht en als een verbindend element over de sporen heen gelegd. Het vormt daarbij niet alleen een levendige brug, maar ook een uitnodigende toegang tot de perrons. De uitgekende vormgeving van dit gebouw dient erg esthetisch te ogen, maar zal tegelijk ook het comfort van de reiziger gevoelig verhogen.

De beoogde vormgeving van het nieuwe stationsgebouw zal ook nieuwe kansen bieden aan de opwaardering van straten en pleinen in de onmiddellijke omgeving. De stationssite wordt uitgewerkt tot levendig stadsdeel met één enkele identiteit, waarbij de publieke ruimte wordt gevormd tot een verblijfsomgeving die zich - over de sporen heen - aan beide zijden van het station uitstrekt. Het 'opgetilde' station dient te interfereren met het stadsweefsel. Dat zal niet alleen kansen bieden op vlak van ruimtelijke structuur, maar tevens op vlak van extra verblijfskwaliteit.

### 2. Aangepast programma

#### - Tunnel Zandstraat en Minister Pieter Tacklaan

De ongelijkvloerse kruising met de sporen wordt doorgetrokken onder de bestaande kluifrotonde en komt boven ter hoogte van de Burgemeester Nolfstraat. Bovengrondse verdwijnt de kluifrotonde en wordt het Stationsplein doorgetrokken over de tunnel, zodat er een verbinding met Kortrijk Weide kan gerealiseerd worden voor voetgangers en fietsers.

De ondertunneling moet de doorstroming voor doorgaand verkeer versterken en niet de autobereikbaarheid van het centrum. De Stad wil sterk inzetten op het autoluw maken van de binnenstad. Om die reden wordt er geen uitrit naar het centrum van de Stad meer voorzien.

#### - Fietstunnel

Naast de bestaande tunnel onder de sporen wordt een aparte fietstunnel aan de westzijde voorzien.

Deze sluit aan op het Guldenspoorpad aan de zuidzijde en op de nieuw aan te leggen fietspaden langs de Tacklaan en het Stationsplein.

De Minister Pieter Tacklaan en de rotonde aan de Zandstraat worden opnieuw ingericht zodat zij deel uitmaken van het Stationsplein dat zich uitstrekt van geven tot gevel.

#### - Parking

De ondergrondse parking aan de centrumzijde heeft een capaciteit van **1200 parkeerplaatsen**.

Hiervan zijn er 1000 plaatsen voorzien voor de treinreizigers en 200 plaatsen voor de kortparkeerders en gebruikers van het CVO.

Ze is verbonden met de tunnel Zandstraat via een ondergronds in- en uitrittencomplex.

Er wordt geen bijkomende uitrit op het Stationsplein meer voorzien omdat dit niet strookt met de visie op een autoluwe binnenstad.

#### - Fietsenberging

Er worden **2300 fietsenstallingen** voorzien in het Masterplan, waarvan 50% in een ondergrondse fietsenberging onder het Stationsplein, op hetzelfde niveau als en gekoppeld aan de ondergrondse parking. Naar de toekomst toe blijft het mogelijk om de fietsenstalling uit te breiden indien noodzakelijk. N.M.B.S. is hier ook mee akkoord.

De overige 50% wordt voorzien in het zuiden aan de Minister Pieter Tacklaan. Er moet nog onderzocht worden hoe deze concreet zullen georganiseerd worden (boven- of ondergronds). Een uitbreiding van het bestaande fietsgebouw aan de Tacklaan geniet de voorkeur van de N.M.B.S..

Beide fietsenstallingen worden verbonden door de bestaande onderdoorgang onder de sporen, die wordt omgevormd en geen toegang meer zal bieden tot de perrons.

#### **- Het busstation**

Het busstation wordt georganiseerd als een lus. Er worden 1 lang perron parallel met de sporen voorzien met ruimte voor 14 haltes aan het Stationsplein en 4 haltes aan de Minister Pieter Tacklaan. Daarnaast zijn er telkens 3 bufferplaatsen voorzien aan beide zijden van de spoorbundel. Deze organisatie, met dimensionering voor gelede bussen met onafhankelijke vertrekbaarheid laat een flexibel gebruik toe. De inplanting en programma van de nieuwe lijnwinkel dient nog verder onderzocht te worden.

#### **- Station**

Het nieuwe station is een platform boven de sporen dat uit 2 delen bestaat: de hoofdverbinding met trappen en roltrappen is gesitueerd op de as naar het centrum en bevat de loketten, commerciële activiteiten en de andere stationsfuncties. De parallele verbinding met de liften en trappen verbindt ook de 2 zijden van het busstation. Een grote luifel overdekt het stationscomplex en het centrale deel van het busstation.

Het station verbindt niet enkel de perrons maar ook beide stadsdelen met elkaar, om die reden wordt er aan weerszijden een trap en roltrap naar het Stationsplein voorzien, in de richting van de te versterken voetgangeras.

#### **- Stationsplein**

Er wordt in het Masterplan zo veel mogelijk ruimte gegeven aan de fietsers en de voetgangers. Het nieuwe Stationsplein strekt zich uit van de gevels aan de Noordzijde tot aan de overzijde van de sporen en de Minister Pieter Tacklaan. Deze continuïteit zal versterkt worden in het materiaalgebruik, maar ook in het ontwerp van het plein en het stationsplatform, waar gestreefd wordt naar een zo open mogelijke structuur voor een maximale transparantie.

#### **- Ontwikkelingen**

Het programma voor de diensten van de spoorweggroep (1500m<sup>2</sup>) was oorspronkelijk voorzien op de Tacksite (waar momenteel de parking Tack gelegen is). Naar aanleiding van de finalisatie van het Masterplan is de wens geuit om te onderzoeken of een alternatieve locatie, zoals naast het seinhuis aan de noordzijde kan onderzocht worden.

De N.M.B.S. wenst te laten onderzoeken welke andere ontwikkelingen op de Tacksite mogelijk zijn.

Dit zal ook meegenomen worden in de opmaak van het project-MER waarbij de mobiliteitseffecten van een ontwikkeling alhier zullen onderzocht worden.