

# MULTICRITERIA-ANALYSE VOOR ALTERNATIEVENONTWIKKELING PLAN-MER KVK-STADION

Versie: 10 oktober 2022 (M-Tech)

## INHOUDSOPGAVE

<b>1.</b>	<b>AANLEIDING EN OPZET</b> .....	<b>4</b>
<b>1.1.</b>	<b>Locatieonderzoek</b> .....	<b>4</b>
<b>1.2.</b>	<b>Multicriteria-analyse</b> .....	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>LOCATIEONDERZOEK (ARCADIS)</b> .....	<b>6</b>
<b>2.1.</b>	<b>Methodiek</b> .....	<b>6</b>
2.1.1.	Fase 1: Trechtering op basis van uitsluitingscriteria.....	6
2.1.2.	Fase 2: Kwalitatieve afweging op basis van programmatoets.....	6
<b>2.2.</b>	<b>Fase 1: Trechtering op basis van uitsluitingscriteria</b> .....	<b>7</b>
<b>2.3.</b>	<b>Fase 2: Kwalitatieve afweging op basis van programmatoets</b> .....	<b>13</b>
<b>3.</b>	<b>MULTICRITERIA-ANALYSE (M-TECH)</b> .....	<b>17</b>
<b>3.1.</b>	<b>Inleiding</b> .....	<b>17</b>
3.1.1.	Toets op kansrijkheid.....	17
<b>3.2.</b>	<b>Methodiek</b> .....	<b>18</b>
3.2.1.	Stap 1: Beoordeling op vlak van mobiliteitsimpact.....	18
3.2.2.	Stap 2: Beoordeling milieucriteria.....	29
3.2.3.	Stap 3: Beoordeling van de beleidsmatige en bestemmingscontext.....	29
3.2.4.	Stap 4: Trechtering tot de redelijke alternatieven.....	29
3.2.5.	Stap 5: Ontwikkelingsscenario's.....	30
<b>3.3.</b>	<b>Stap 1: Beoordeling op vlak van mobiliteit</b> .....	<b>31</b>
3.3.1.	Inleiding.....	31
3.3.2.	Beoordeling van de alternatieven op zich.....	31
3.3.3.	Synthese en conclusies.....	42
<b>3.4.</b>	<b>Stap 2: Beoordeling milieucriteria</b> .....	<b>43</b>
3.4.1.	Inleiding.....	43
3.4.2.	Biodiversiteit.....	43
3.4.3.	Landschap en onroerend erfgoed.....	50
3.4.4.	Mens – ruimtelijke aspecten.....	51
3.4.5.	Mens – gezondheidsaspecten.....	53
3.4.6.	Synthese en conclusies.....	56
<b>3.5.</b>	<b>Stap 3: Beoordeling van de beleidsmatige en bestemmingscontext</b> .....	<b>58</b>
<b>3.6.</b>	<b>Stap 4: Trechtering tot de redelijke alternatieven</b> .....	<b>67</b>
<b>3.7.</b>	<b>Stap 5: Ontwikkelingsscenario's</b> .....	<b>67</b>

## **BIJLAGEN**

Bijlage 1: masterplan Kop van Evolis

Bijlage 2: figuren locatiealternatieven (oude contouren locatieonderzoek Arcadis)

Bijlage 3: Locatieonderzoek Arcadis (incl. inrichtingsschema's)

Bijlage 4: figuren locatiealternatieven (huidige contouren startnota Adoplan)

Bijlage 5: toelichtende nota bij stap 3 van de MCA

## 1. AANLEIDING EN OPZET

KV Kortrijk (KVK) heeft de ambitie om op korte termijn een nieuw voetbalstadion te bouwen. De club wil dat zo snel mogelijk doen om concurrentieel te blijven qua infrastructuur. De bedoeling is om de bouwwerken in 2024 te starten. Om het stadion financieel rendabel te ontwikkelen (via PPS) en een monofunctionele *stand alone*-ontwikkeling te vermijden, wordt ook een nevenprogramma voorzien met ruimte voor een hotel, bedrijvigheid, kantoren en vrije tijd (afgeleid van masterplan Kop van Evolis, zie bijlage 1). Het gaat dus om een **multifunctioneel voetbalstadion**, waarbij het voetbal onlosmakelijk verbonden met het nevenprogramma hoort te zijn en optimaal geïntegreerd is in de stedelijke omgeving.

### 1.1. Locatieonderzoek

Aangezien de huidige locatie (Guldensporenstadion) niet in aanmerking komt voor bouw van een nieuw stadion, moet er naar een alternatief worden gezocht. De realisatie van een multifunctioneel voetbalstadion is een grootschalige ruimtevraag met regionale dimensie. Voor een dergelijke ruimtevraag moet in eerste instantie op niveau van het regionaal stedelijk gebied (RSGB) Kortrijk worden bepaald **welke locaties potentieel het meest geschikt en dus kansrijk** zijn. Voorbereidend onderzoek<sup>1</sup> selecteerde 34 locaties in de regio Kortrijk en toetste deze op basis van harde uitsluitingscriteria op het potentieel om een multifunctioneel voetbalstadion te kunnen huisvesten.

Dit locatieonderzoek resulteerde in **zes locaties met voldoende potentieel** om het doel – ruimte voor een multifunctioneel voetbalstation in 2024 – te bereiken (zie figuren in bijlage 2<sup>2</sup>):

1. Kop van Evolis;
2. Kapel ter Bede;
3. Site Kortrijk Xpo + P&R;
4. Site Syntra + P&R;
5. Weggevoerdenlaan (site van Marcke);
6. Brugsesteenweg (site Mewaf).

Deze zes locaties werden vervolgens beoordeeld op vlak van haalbaarheid van het multifunctionele programma. Hierbij werd het stadion met nevenprogramma, zoals het is geconcipeerd op de Kop van Evolis, geprojecteerd op elke site om een kwalitatieve afweging te maken (zonder uitsluiting). Hieruit blijkt wel dat op sommige sites reeds **knelpunten** bestaan op vlak van de draagkracht van de site en omgeving of de haalbaarheid vanwege vergenvorderde ontwikkelingsprocessen die niet stroken met een voetbalstadion. De **potentiële milieugevolgen werden niet onderzocht**. Onderzoek naar mobiliteits- en andere milieueffecten, maar ook bijkomend ruimtelijk onderzoek zal uitmaken of de locaties ook werkelijk geschikt zijn.

### 1.2. Multicriteria-analyse

De volgende (en huidige) stap is een **multicriteria-analyse** (MCA). Een MCA is een vergelijkingsmethode die een overzichtelijke rangschikking van alternatieven tot stand brengt. Dit gebeurt door gewichten toe te kennen aan kwantitatieve en kwalitatieve beoordelingscriteria en specifieke rekenregels toe te passen.

In functie van het vooropgestelde doel – ruimte voor een multifunctioneel voetbalstadion in 2024 – worden een aantal criteria vastgelegd die in de eerste plaats dienen om de **kwetsbaarheden** ten opzichte van het milieu en de omgeving te beoordelen. Hierbij zijn o.a. de effecten op mobiliteit, maar ook mens-gezondheid in functie van het aantal potentieel gehinderden, gelet op de piekbelasting die een stadion veroorzaakt, belangrijke criteria. Ze wegen bijgevolg zwaarder door in de rangschikking dan de milieucriteria die betrekking hebben op biodiversiteit, landschap en ruimtelijke aspecten.

Voorts moeten de criteria voldoende **onderscheidend** zijn om de locaties op een zinvolle manier te vergelijken. Daarom worden de effecten op bodem en (grond)water niet beoordeeld in de MCA. Deze milieueffecten zijn sterk aanlegfasegebonden (nog geen informatie beschikbaar) en/of steeds te milderen, ongeacht de locatie.

<sup>1</sup> Arcadis (2020), in opdracht van intercommunale Leiedal en in samenwerking met de stad Kortrijk, departement Omgeving en het departement Mobiliteit en Openbare Werken.

<sup>2</sup> Let op: dit zijn de contouren van de sites zoals destijds door Arcadis gebruikt. Deze verschillen op bepaalde punten met de contouren die in de startnota gebruikt worden. De MCA zelf houdt rekening met deze laatste contouren (zie bijlage 4).

Het doel van de MCA is een 'toets op kansrijkheid'. Bijkomend **mobiliteits- en milieuonderzoek**, als aanvulling op het eerdere locatieonderzoek, kan uitwijzen welke locaties voldoende kansrijk zijn om het doel te bereiken. Locaties die voor meerdere criteria significant negatiever scoren dan het gemiddelde worden beschouwd als 'niet redelijke' alternatieven en daarom niet verder onderzocht in de plan-MER-procedure voor het gemeentelijk RUP 'KVK Stadion', wat de vervolgstap is na deze MCA.

Een MCA is in dit geval aangewezen als methode omdat er uit het locatieonderzoek reeds knelpunten naar boven zijn gekomen op vlak van ruimtelijke draagkracht en/of lopende ontwikkelingsprocessen verenigbaar met de beleidsvisies van de stad. Deze maken de (juridische) **haalbaarheid van het programma** op bepaalde sites dan ook weinig waarschijnlijk.

Bovendien wordt het programma voor deze locaties ondertussen verder uitgewerkt en is er meer duidelijkheid over de andere ontwikkelingen die de bouw van een stadion op bepaalde sites onhaalbaar maken. Hierdoor kan de ruimtelijke inpassing op maat van site en haalbaarheid van het programma in de MCA grondiger beoordeeld worden dan hetgeen het geval was in het locatieonderzoek.

Deze factoren bepalen natuurlijk ook mee of een alternatief redelijk is of niet, maar zijn op zichzelf onvoldoende gefundeerd om te trechteren. Inzicht in de milieueffecten legt meer gewicht in de schaal om tot de redelijke alternatieven te komen of met andere woorden de alternatieven die de plannende overheid (stad Kortrijk) de moeite vindt om in het plan-MER te onderzoeken.

Zo kan de rangschikking in de MCA de doorslag geven wanneer twee of meerdere locaties qua milieueffecten vergelijkbaar scoren, maar de ene niet realiseerbaar is binnen de beoogde termijn omwille van andere plannen van de eigenaars of beleidsvisies. Anderzijds wil men vermijden dat locaties in het plan-MER als gunstig worden beoordeeld, maar achteraf om dezelfde redenen niet realiseerbaar blijken te zijn.

De resultaten van de MCA worden opgenomen in de startnota van het RUP, inclusief een bespreking van alle locaties. De huidige site (Guldensporenstadion) wordt als nulalternatief beschouwd omdat herontwikkeling hier niet mogelijk/wenselijk is. De rangschikking bepaalt uiteindelijk welke locatiealternatieven in het geïntegreerd onderzoek waaronder de plan-MER, zullen worden onderzocht. Dit kunnen er mogelijks minder dan de huidige.

Hierna wordt eerst het locatieonderzoek (Arcadis) toegelicht. Hieruit zal blijken dat de strategie van een MCA als vervolgstap een verkiesbare methode is. Daarna wordt de methodologie van de MCA (M-Tech) voorgesteld.

## **2. LOCATIEONDERZOEK (ARCADIS)**

### **2.1. Methodiek**

Om de 34 locatiealternatieven te beoordelen werd een strategie met getrapte methodiek in twee fases gevolgd.

#### **2.1.1. Fase 1: Trechtering op basis van uitsluitingscriteria**

In eerste instantie gelden uitsluitingscriteria waar de locatie van een multifunctioneel voetbalstadion aan moet voldoen. In deze eerste fase worden de locatiealternatieven beoordeeld op vlak van de mate waarin ze aan deze uitsluitingscriteria voldoen.

De uitsluitingscriteria (10) zijn uitgewerkt binnen de volgende vijf thema's:

- Ligging;
- Programma (minimale oppervlakte);
- Multimodale bereikbaarheid;
- Zuinig en duurzaam ruimtegebruik;
- Planningscontext.

Er wordt gekozen voor een methodiek waarbij niet aan alle criteria moet worden voldaan. Locaties die niet aan minstens 9/10 criteria voldoen, worden niet aanvaard. Er bestaat immers het gevaar dat er in deze eerste fase – voorafgaandelijk aan enige vorm van diepgaand (milieueffecten)onderzoek – al te ver zou worden getrechterd.

#### **2.1.2. Fase 2: Kwalitatieve afweging op basis van programmatoets**

Vervolgens worden de overblijvende locatiealternatieven (zes) in een tweede fase beoordeeld op gebied van programmatorische haalbaarheid. Het vooropgestelde programma wordt geprojecteerd op de site om een kwalitatieve afweging te kunnen maken. Het gaat om het programma dat gebaseerd is op het masterplan voor Kop van Evolis, waaruit een algemeen programma is afgeleid en dus geen programma op maat van elke site.

Locatiealternatieven die de eerste trechtering hebben doorstaan (zes) kunnen immers nog steeds meer of minder geschikt zijn voor de inpassing van het vooropgestelde programma. De kwalitatieve beoordeling van deze tweede fase houdt dus nog geen verdere trechtering in.

De locaties worden gescreend op basis van de volgende criteria:

- Ruimtelijke inpasbaarheid en draagkracht op niveau van de site en van de omgeving;
- Multimodale ontsluiting van de site en impact op de verkeersleefbaarheid;
- Mogelijkheden voor het optimaliseren van het vooropgestelde parkeerprogramma door dubbelgebruik van parkeercapaciteit of inzet op modal shift;
- Juridisch-planologische context versus het vooropgestelde programma;
- Verhouding tot eventuele lopende ontwikkelingsprocessen;
- Beschikbaarheid van de site binnen de vooropgestelde timing van de start der werken in 2024.

## 2.2. Fase 1: Trechtering op basis van uitsluitingscriteria

In deze fase wordt getrechterd op basis van tien uitsluitingscriteria, waarbij locaties die aan 9/10 criteria voldoen aanvaard worden. De criteria hebben betrekking op karakteristieken waaraan de locatie moet voldoen om een multifunctioneel voetbalstadion te huisvesten. Ze worden gegroepeerd binnen vijf thema's: ligging, programma (minimale oppervlakte), multimodale bereikbaarheid, zuinig en duurzaam ruimtegebruik en planningscontext.

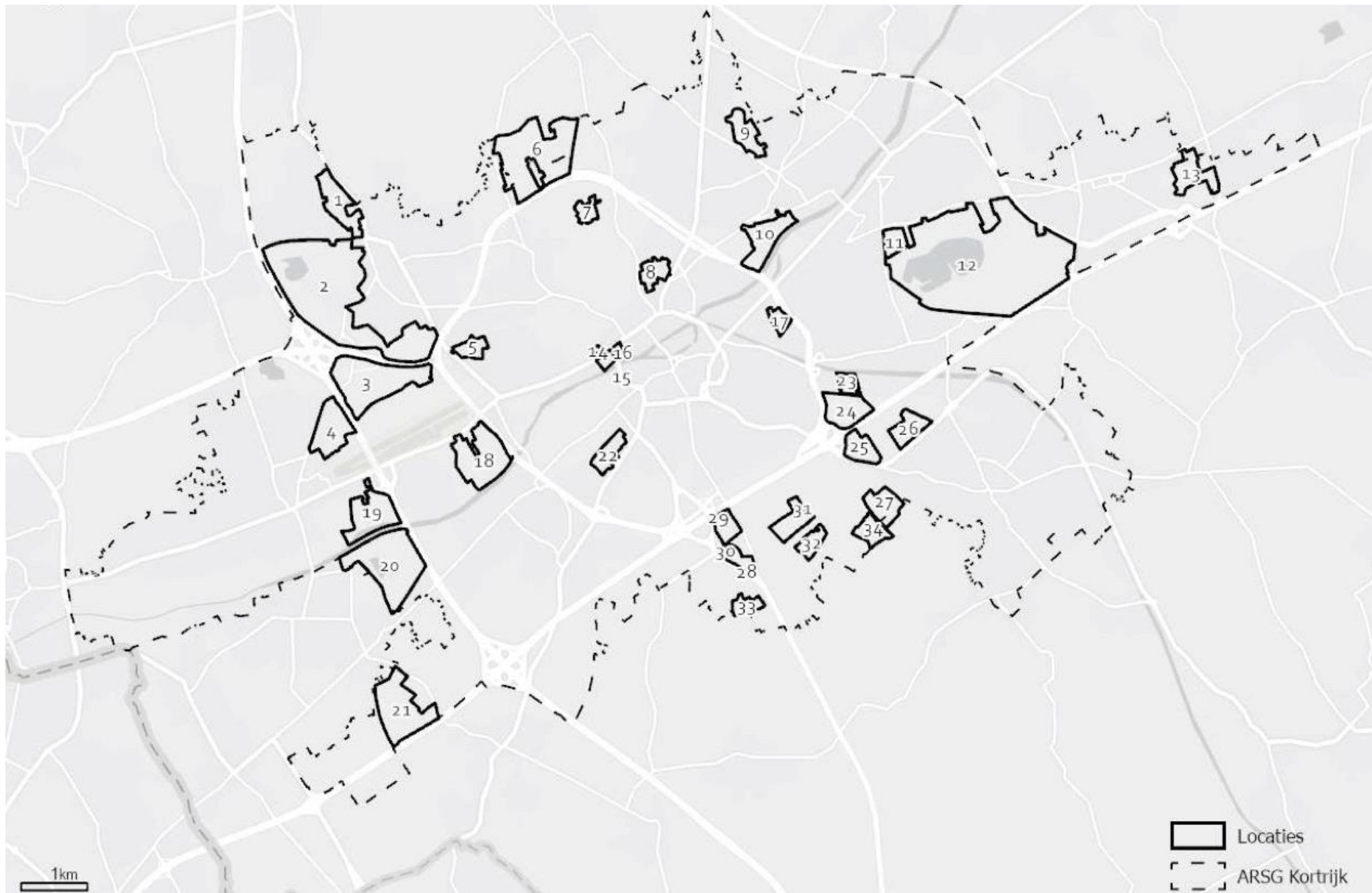
Thema		Criterium		Omschrijving/subcriteria
1	Ligging	1.1	Regionaalstedelijk gebied (RSGB) Kortrijk	De locatie is gelegen binnen het RSGB Kortrijk
		1.2	Regionale ontwikkelingspolen (ROP) of R8	De locatie is gelegen: <ul style="list-style-type: none"> <li>Binnen één van de vier ROP's in het RSGB Kortrijk; of</li> <li>Binnen de R8</li> </ul>
2	Programma	Minimale oppervlakte		De locatie heeft een minimale oppervlakte van 8,75 ha en de maatvoering van het perceel voldoet voor de inpassing van een stadion
3	Multimodale bereikbaarheid	3.1	Openbaar vervoer	De locatie: <ul style="list-style-type: none"> <li>Grenst aan de buslijnen van een kernnet A of B; of</li> <li>Ligt binnen 1,5 km wandelafstand van een IC-station</li> </ul> De locatie heeft een goede/zeer goede knooppuntwaarde
		3.2	Wegennet	De locatie sluit rechtstreeks aan op een: <ul style="list-style-type: none"> <li>Hoofdweg; of</li> <li>Primaire of secundaire weg van categorie I of II</li> </ul> Er wordt geen gebruik gemaakt van lokale wegen, <b>tenzij</b> deze nieuw worden aangelegd of aangepast zodat de wegcapaciteit voldoende is om op een vlotte en veilige manier en op korte afstand aan te sluiten op het hogere wegennet, <b>zonder</b> dat de verkeersleefbaarheid van andere (woon)functies langs die lokale weg hierdoor in het gedrang wordt gebracht
		3.3	Stedelijk fietsnetwerk	De locatie is ontsloten door: <ul style="list-style-type: none"> <li>Het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk; of</li> <li>Fietsnelwegen; of</li> <li>Het lokale fietsroutenetwerk</li> </ul>
4	Zuinig en duurzaam ruimtegebruik	4.1	Watergebonden bedrijvigheid	De locatie is geen gebied voor eerstelijns of tweedelijns watergebonden bedrijvigheid langs het Kanaal Bossuit-Kortrijk en de Leie
		4.2	Uitdeining stedelijk gebied	De locatie is niet gelegen in: <ul style="list-style-type: none"> <li>Groen-, park- en natuurgebieden (verankerd in bestemmingsplannen); en</li> <li>Gebieden waar een visie bestaat gericht op behoud en versterking van landbouw (AGNAS en landbouwgebied in RUP's); en</li> <li>Zones gelegen binnen beekvalleien en daaraan gekoppelde overstromingsgevoelige gronden.</li> </ul>
5	Planningscontext	5.1	Actief ontwikkelingsproces	De locatie is vrij van: <ul style="list-style-type: none"> <li>Vergevorderde ruimtelijke planningsinitiatieven; of</li> <li>Actieve stappen in gebiedsontwikkeling</li> </ul>
		5.2	Beslist beleid en juridisch-planologische context	De juridisch-planologische context laat de ontwikkeling van een stadion en nevenprogramma toe, eventueel mits een nieuw planningsinitiatief conform de huidige beleidsvisie

Hierna worden de locaties op de kaart getoond. Het locatieonderzoek zelf en de tabel met de uitsluitingscriteria van Arcadis worden toegevoegd in bijlage 3.

Figuur 1: Nummer/naam van de locaties en situering binnen het afgebakend regionaal stedelijk gebied Kortrijk

nr naam	nr naam	nr naam
1 Gullegem Drie Masten (Finlandia)	13 Bonte Os	25 Kop van Evolis
2 Bergelen	14 Huidig stadion + Blekerij 1/3	26 Evolis II
3 Ter Biest	15 Huidig stadion + Blekerij 2/3	27 Langwater fase 2
4 Kleine Molen	16 Huidig stadion + Blekerij 3/3	28 P+R + Syntra
5 parkgroen Ghellinck	17 Venning	29 P+R + Xpo 1/2
6 Toortelbeek Heule	18 Kruiskouter	30 P+R + Xpo 2/2
7 Vier Linden	19 Leiekant Oost	31 Vlasakker
8 Site Mewaf (Van Marcke)	20 Lauwe	32 groengebied ten Z van Kulak
9 Hippodroom Kuurne	21 open ruimte LAR	33 Beneluxpark II
10 Vlaspark Kuurne	22 Van Marcke Weggevoerdenlaan (Pottelberg)	34 WUG bij sportcentrum Lange Munte
11 Voetbalstadion Harelbeke + sportterreinen	23 Littoral	
12 Gavers	24 Kapel ter Bede	





Op basis van deze uitsluitingscriteria werden de volgende zes (van de 34 onderzochte) locaties weerhouden:

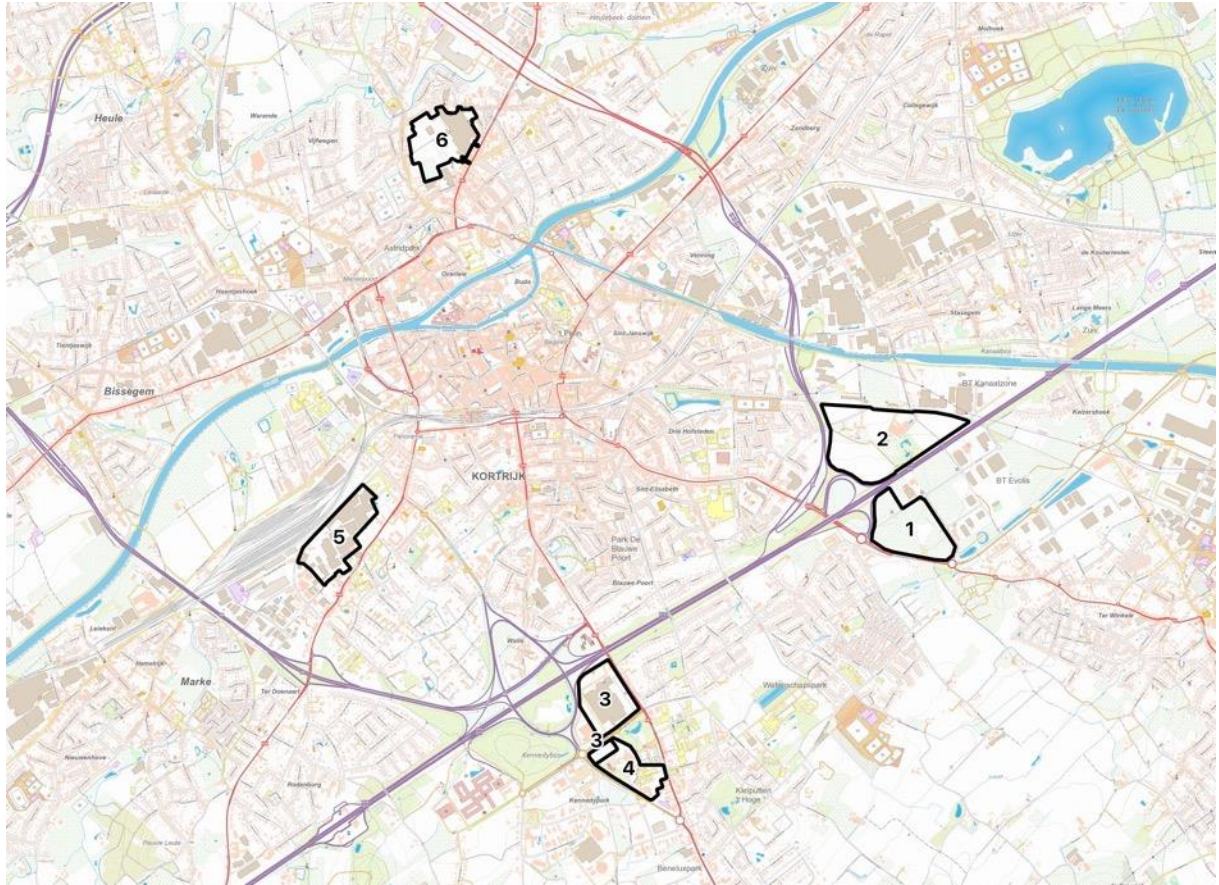
Locaties (oppervlakte)	Score	Uitsluitingscriterium/opmerkingen
<b>Kop van Evolis (18 ha)</b>	10/10	<p>Voldoet deels aan criterium 5.2:</p> <p>Naargelang de grondinnames i.f.v. optimalisatie van complex Kortrijk-Oost (i.k.v. lopend GRUP K-R8) is een voetbalstadion mogelijk binnen het RUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk – deelplan Stedelijk woongebied Langwater' dat de op Kop van Evolis voorbehoudt als gebied voor stedelijke ontwikkeling.</p> <p>Gelet op deze grondinnames is het gebied voor stedelijke ontwikkeling te klein. De huidige juridisch-planologische context van het overige deel van de site Kop van Evolis (bedrijventerrein) laat de bouw van een voetbalstadion met aanvullend programma – m.u.v. bedrijvigheid – niet toe, zodat er heel zeker een planningsinitiatief nodig is, wat op zich geen reden tot uitsluiting is.</p>
		Deze site is de geprefereerde locatie vanuit het stadsbestuur Kortrijk.
		Voor deze locatie werd al een concreet ontwerpend onderzoek uitgevoerd m.b.t. de ruimtelijke inpassing van het programma op de site (zie masterplan bijlage 1).
		Terreinen zijn in handen van publieke ontwikkelaar intercommunale Leiedal.
<b>Kapel ter Bede (27 ha)</b>	9/10	<p>Voldoet niet aan criterium 3.1.</p> <p>Indien ontwikkeling van deze site gekoppeld wordt aan nieuwe invulling van de site Littoral (complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk) is er wel directe ontsluiting op het hogere wegennet, maar dit moet enigszins genuanceerd worden want de ontsluiting moet dan verenigbaar zijn met watergebonden activiteiten/overslag en/of zwaaiком op Littoral.</p>
		Rekening houden met mogelijke grondinnames i.f.v. optimalisatie van complex Kortrijk-Oost (i.k.v. lopend GRUP K-R8).
		Selectie Guldenspoorpad als fietssnelweg binnen het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk brengt met zich mee dat kruisingen van het fietspad met het gemotoriseerd verkeer maximaal ongelijkvloers moeten gebeuren.
		Grondeigenaar is (nog) niet bereid gronden beschikbaar te stellen.
<b>Site Xpo Kortrijk + P&amp;R (13 ha)</b>	10/10	<p>Rekening houden met mogelijke grondinnames i.f.v. optimalisatie van complex Kortrijk-Zuid (i.k.v. lopend GRUP K-R8).</p>
		Bijkomende ruimte vraag mogelijk voor aanleg van een multimodaal regionaal mobipunt op Hoog-Kortrijk t.h.v. huidige P&R (met trambus naar Kortrijk Station). Bijkomend onderzoek i.k.v. GRUP K-R8 zal hierover uitsluitel geven.
<b>Site Syntra + P&amp;R (11 ha)</b>	9/10	<p>Voldoet niet aan criterium 5.1:</p> <p>Syntra heeft concrete plannen om haar site te reorganiseren. Ze willen hierbij compacter bouwen. Een deel van hun gronden wordt verkocht aan de POM WVI. De stad Kortrijk staat positief tegenover deze nieuwe ontwikkeling.</p>
		Bijkomende ruimte vraag mogelijk voor aanleg van een multimodaal regionaal mobipunt op Hoog-Kortrijk t.h.v. huidige P&R (met trambus naar Kortrijk Station). Bijkomend onderzoek i.k.v. GRUP K-R8 zal hierover uitsluitel geven.
<b>Weggevoerdenlaan (15 ha) (site Van Marcke)</b>	9/10	<p>Voldoet niet aan criterium 5.1:</p> <p>Doorkruist lopend proces. Er bestaat een samenwerkingsovereenkomst tussen de stad en de eigenaar. Ondertussen bestaat een masterplan om het gebied te ontwikkelen als multifunctioneel stadsdeel met een maximale inzet op ruimte voor KMO. De stad wenst voldoende bedrijvigheid binnen de stad te houden. Deze beleidsvisie werd door het stadsbestuur op verschillende tijdstippen bevestigd.<sup>3</sup> Momenteel worden verdere ontwikkelingsstappen genomen.</p>

<sup>3</sup> Besluit Gemeenteraad van 2 juli 2018; Besluit van het College van Burgemeester en Schepenen van 6 mei 2019; Besluit van het College van Burgemeester en Schepenen van 20 december 2021.

6	<b>Brugsesteenweg (14 ha) (site Mewaf)</b>	9/10 Voldoet niet aan criterium 5.1: Doorkruist lopend planproces. Er zijn onderhandelingen lopende tussen de stad en de eigenaars. De bedoeling is van de site een KMO-zone te maken ('paars blijft purper'), met randafwerking wonen naar de omliggende woonwijken en ruimte voor water en groen. Er wordt gewerkt aan een samenwerkingsovereenkomst. Er is een RUP-proces lopende – fase startnota (publieke raadpleging).
---	--	---

*Figuur 2: Situering van de weerhouden locaties op de orthofoto en de topografische kaart (zie ook bijlage 2)*





### **2.3. Fase 2: Kwalitatieve afweging op basis van programmatoets**

De tweede fase bestaat uit een kwalitatieve ruimtelijke afweging op basis van een programmatoets, waarbij de 6 weerhouden locaties worden beoordeeld op hun programmatorische haalbaarheid. Locaties die de trechtering hebben doorstaan (fase 1), kunnen immers in meer of minder mate positief scoren voor de inpassing van het vooropgestelde programma. In deze fase wordt dus niet verder getrechterd, maar enkel kwalitatief beoordeeld.

Het programma is gebaseerd op het al 100093536

gekende programma voor de Kop van Evolis (zie masterplan in bijlage 1) en bestaat uit de volgende onderdelen:

#### **VOETBAL**

- In de schil van het stadion:
  - 15.000 zitplaatsen;
  - VIP-loges;
  - Fietsenstalling voor 3.000 fietsen;
  - Faciliterende ruimtes.

Het stadion heeft een breedte van 152 m, een lengte van 192 m en is steeds NW-ZO georiënteerd.

- Parkeervraag voor 2.900 auto's, waarvan 500 parkeerplaatsen in functie van VIPs. Dit kan voorzien worden door de aanleg/bouw van een (ondergrondse) parking/parkeergebouw. Er wordt voorlopig uitgegaan van een parkeergebouw van 5 lagen met elk 589 parkeerplaatsen (totaal van 2.945). In eerste instantie moet uitgekeken worden of er in de nabijheid de mogelijkheid is tot gedeeld gebruik van bestaande parkeercapaciteit, zodat het parkeergebouw kan worden afgeslankt. In tweede instantie, maar ook ingeval van gedeeld gebruik met bestaande parkeercapaciteit, moet worden onderzocht of het parkeergebouw zich leent tot complementair gebruik met activiteiten los van dit project.

#### **HOTEL VOOR 80 PERSONEN (5.000 - 6.000 M<sup>2</sup> BVO)**

#### **GEMENGD PROGRAMMA (TOTAAL VAN 48.000 M<sup>2</sup> BVO)**

- Bedrijvigheid (28.000 m<sup>2</sup>);
- Kantoren (13.000 m<sup>2</sup>);
- Vrije tijd (7.000 m<sup>2</sup>);
- Parkeerplaatsen: 500 wagens, dubbel gebruikt als VIP-parking voor het voetbal (excl. 14.400 m<sup>2</sup>);
- Fietsenstallingen: 500 fietsen (excl. 1.400 m<sup>2</sup>);

Naargelang het programma kunnen deze functies in of vrijstaand van het stadion komen. Er wordt voorlopig uitgegaan van vrijstaande gebouwen voor deze functies, met uitzondering van de parking en fietsenstalling die in de voorzieningen van het voetbalprogramma geïncorporeerd kunnen worden.

Dit aanvullend programma is gebaseerd op hetgeen reeds is uitgewerkt voor de site Kop van Evolis en wordt op de andere sites geprojecteerd om een gelijkwaardige vergelijking te kunnen maken (bijlage 1).

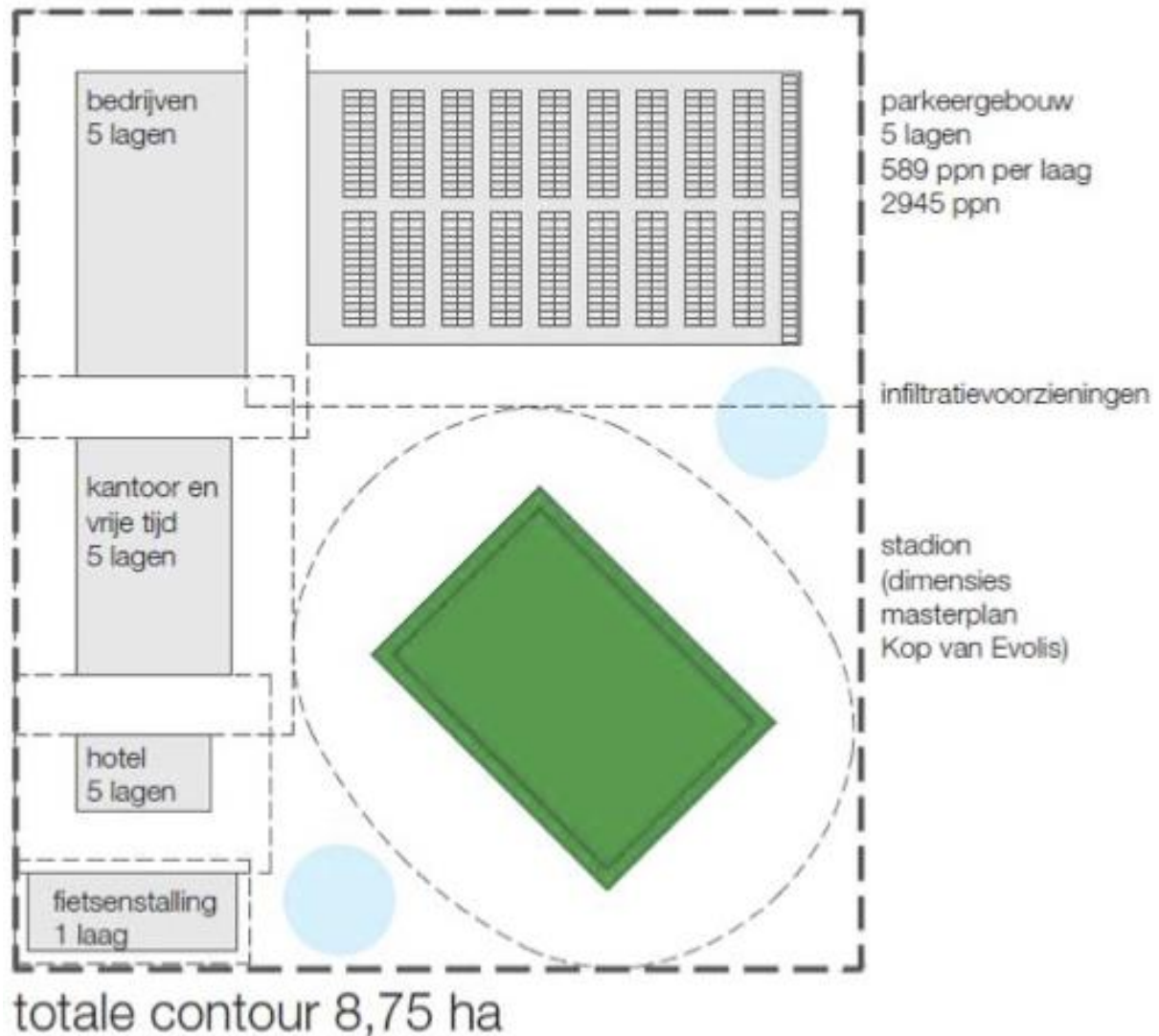
#### **INPASSING IN DE OMGEVING**

- Aansluiting op de omliggende infrastructuren (fiets, bus, auto);
- Landschappelijke afwerking en integratie in functie van de realisatie van een robuust blauwgroen netwerk in de regio Kortrijk;
- Infiltratie- en buffervoorzieningen (infiltratiezone van min. 2.000 m<sup>2</sup> cf. hemelwaterverordening).

Deze groenaanleg en publieke ruimte moet bijdragen tot de realisatie van een kwalitatief openbaar domein rondom het stadion.

Op basis van deze aannames bedraagt de totale contour voor het programma 8,75 ha.

Figuur 3: Weergave minimale oppervlakte-inname van het volledige programma



Deze aannames voor het volledige programma worden telkens ingepast in het projectgebied van elk van de zes weerhouden locaties. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van een inrichtingsschema per locatie (zie bijlage 3). De schema's mogen dus niet gezien worden als inrichtingsplannen, maar zijn een eerste ruimtelijk-theoretische oefening. Als optimalisatie van de inrichting mogelijk is door bv. complementair of gedeeld gebruik van parking dan wordt dit enkel beschreven. Optimalisaties zijn niet in de inrichtingsschema's opgenomen. Deze schema's gaan voor de grondinname steeds uit van het maximale bouwprogramma (8,75 ha).

Bij de programmatoets wordt voor de zes locaties een ruimtelijke afweging gemaakt op basis van deze criteria:

- Ruimtelijke inpasbaarheid en draagkracht op niveau van de site en van de omgeving;
- Multimodale ontsluiting van de site en impact op de verkeersleefbaarheid;
- Mogelijkheden voor het optimaliseren van het vooropgestelde parkeerprogramma door dubbelgebruik van parkeer capaciteit of inzet op modal shift;
- Juridisch-planologische context versus het vooropgestelde programma;
- Verhouding tot eventuele lopende ontwikkelingsprocessen;
- Beschikbaarheid van de site binnen de vooropgestelde timing van de start der werken in 2024.

De beoordeling leverde de volgende resultaten op:

Locatie (oppervlakte)		Beoordeling	Algemene conclusies
1	Kop van Evolis (18 ha)	Vrij positief	Optimalisatie van het parkeerprogramma is mogelijk door gedeeld gebruik van de brede parkeerstroken op de bedrijventerreinen van Evolis/Pluim. Minder ruimte-inname voor parking creëert de noodzakelijke ruimte voor de landschappelijke integratie van het stadion met aanvullend programma. Op vlak van (multimodale) ontsluiting zijn nog een aantal (kwalitatieve) voorwaarden te vervullen i.f.v. het voorliggende programma.
2	Kapel ter Bede (27 ha)	Minder positief	Optimalisatie van het parkeerprogramma is mogelijk door de parking van Evolis in te zetten i.f.v. het voetbal (gedeeld gebruik). De slechte multimodale ontsluiting is op vandaag een groot knelpunt voor deze alternatieve zoeklocatie. Grote infrastructurele ingrepen zijn dan ook te verwachten. Deze ingrepen dienen bovendien te worden gekaderd binnen de ruimte plandoelstellingen i.k.v. het GRUP K-R8 en het complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk. De realistische haalbaarheid is twijfelachtig, want het programma strookt niet met de ontwikkeling die de private grondeigenaar voor ogen heeft.
3	Site Xpo Kortrijk+ P&R (13 ha)	Vrij positief	Optimalisatie van het parkeerprogramma is mogelijk. Enerzijds door een complementair gebruik met de andere actoren op Hoog-Kortrijk en door het parkeergebouw als P&R in te zetten. Anderzijds door gedeeld gebruik met de bestaande parkeercapaciteit op de site zelf en op het nabijgelegen Beneluxpark (VIVES, Decathlon, CM) De ligging op het kruispunt van twee kernnet A-lijnen, waar in de toekomst hoogwaardig openbaar vervoer zal worden geïnstalleerd, is ook een grote kwaliteit (mobipunt op Hoog-Kortrijk). Op vlak van multimodale ontsluiting zijn nog een aantal kwalitatieve voorwaarden te vervullen i.f.v. het voorliggende programma. De beschikbaarheid van de grond kan de start van de bouwwerken in 2024 wel bemoeilijken.
4	Site Syntra + P&R (11 ha)	Minder positief	Optimalisatie van het parkeerprogramma is mogelijk, zowel door gedeeld als complementair gebruik met dezelfde randvoorwaarden als de Xpo-site. De site is vrij compact wat een landschappelijke inkleding van het geheel niet mogelijk maakt. Op vlak van multimodale ontsluiting zijn hier nog een aantal kwalitatieve voorwaarden te vervullen i.f.v. het voorliggende programma, maar ook hier zijn potenties voor een multimodaal regionaal knooppunt op Hoog-Kortrijk. De realistische haalbaarheid is zeer moeilijk, gelet op het grote aantal eigenaars waarvan een aantal concrete plannen heeft op korte termijn.
5	Weggevoerdenlaan (15 ha) (site Van Marcke)	Vrij positief	Optimalisatie van het parkeerprogramma is mogelijk door gedeeld gebruik met de parking van het kleinhandelscomplex en de recreatievoorzieningen aan de overzijde van de Weggevoerdenlaan. Er is voldoende ruimte om het programma landschappelijk kwaliteitsvol te integreren. Het nevenprogramma en hotel kan volledig in het bestaande industriële patrimonium worden gehuisvest, waarna de andere helft van de loodsen nog beschikbaar is voor een bijkomend programma. Op vlak van multimodale ontsluiting zijn hier nog een aantal kwalitatieve voorwaarden te vervullen i.f.v. het voorliggende programma (het station van Kortrijk ligt op wandelafstand). De realistische haalbaarheid wordt daarentegen erg bemoeilijkt door een vergevorderd ontwikkelingsproces, waarbij de stad maximaal wenst in te zetten op ruimte voor KMO. <sup>4</sup>

<sup>4</sup> Zie Besluit Gemeenteraad van 2 juli 2018; Besluit College van Burgemeester en Schepenen van 6 mei 2019; Besluit van Burgemeester en Schepenen van 20 december 2021.

6	Brugsesteenweg (14 ha) (site Mewaf)	Negatief	Het nevenprogramma kan volledig in de grootste aanwezige bedrijfscluster worden gehuisvest met als doel behoud van industrieel patrimonium. Ondanks het feit dat de site multimodaal bereikbaar is, stellen er zich heel wat problemen rond de ontsluiting. De impact van het programma op de woonomgeving zal zeer groot zijn. Er is geen mogelijkheid tot optimalisatie van het parkeerprogramma. De realistische haalbaarheid is zeer moeilijk, gelet op het vergevorderde ontwikkelingsproces.
---	--	----------	--

Deze kwalitatieve beoordeling door Arcadis, leverde de volgende rangschikking op:

Locatie	Haalbaarheid van het programma (fase 2)
Kop van Evolis (1)	Vrij positief
Site Xpo Kortrijk + P&R (3)	
Weggevoerdenlaan (5)	
Kapel ter Bede (2)	Minder positief
Site Syntra + P&R (4)	
Brugsesteenweg (6)	Negatief

Als we de beoordeling van de programmatoets naast de scores van de trechtering plaatsen, waarbij er slechts van 1 van de 10 uitsluitingscriteria mocht worden afgeweken, krijgen we het volgende resultaat:

Locatie	Haalbaarheid van het programma (fase 2)	Score en uitsluitingscriterium trechtering (fase 1)
Kop van Evolis (1)	Vrij positief	10/10 Voldoet aan alles
Site Xpo Kortrijk + P&R (3)		10/10 Voldoet aan alles
Weggevoerdenlaan (5)		9/10 Voldoet niet aan 5.1: actief ontwikkelingsproces en dus onzekere planningscontext
Kapel ter Bede (2)	Minder positief	9/10 Voldoet niet aan 3.1: geen openbaar vervoer nabij en dus geen multimodale bereikbaarheid
Site Syntra + P&R (4)		9/10 Voldoet niet aan 5.1: actief ontwikkelingsproces en dus onzekere planningscontext
Brugsesteenweg (6)	Negatief	9/10 Voldoet niet aan 5.1: actief ontwikkelingsproces en dus onzekere planningscontext

Deze rangschikking is enkel bedoeld ter illustratie bij het voortraject, waar geen verder gevolg aan gegeven wordt (trechtering). De grote meerwaarde van het locatieonderzoek is fase 1, waarbij 28 locaties op basis van harde uitsluitingscriteria konden worden weggeschreven. De programmatoets van fase 2 levert meer inzichten op over de haalbaarheid die in de volgende paragraaf kort geëvalueerd worden (opportunities/knelpunten per site). Deze beoordeling is echter onvoldoende grondig om te trechteren. De oefening zal om die reden in de MCA worden overgedaan.



### 3. MULTICRITERIA-ANALYSE (M-TECH)

#### 3.1. Inleiding

##### 3.1.1. Toets op kansrijkheid

Omwille van het grote aantal locatiealternatieven en de reeds gekende knelpunten wordt beslist dat – aanvullend op het locatieonderzoek – bijkomend ruimtelijk en milieuonderzoek zinvol is als toets op kansrijkheid. Dit zal de uiteindelijke keuze voor de redelijke alternatieven meer onderbouwen. Dit zijn de alternatieven die de plannende overheid, gelet op de plandoelstelling, een ernstige mogelijkheid beschouwt om in het geïntegreerd onderzoek waaronder de plan-MER te bestuderen.

De toets op kansrijkheid wordt uitgevoerd met een **multicriteria-analyse (MCA)**. Dit is een vergelijkingsmethode die een overzichtelijke rangschikking van alternatieven tot stand brengt. Dit gebeurt door gewichten toe te kennen aan kwantitatieve en kwalitatieve beoordelingscriteria en hierbij specifieke rekenregels toe te passen. Locaties die voor meerdere criteria significant negatiever scoren dan het gemiddelde worden beschouwd als ‘niet redelijke’ alternatieven. De verantwoording voor deze methode werd in de inleiding al gegeven (zie §1.2).

De MCA gebeurt in drie stappen die grotendeels parallel worden uitgevoerd:

- Beoordeling op vlak van mobiliteit;
- Beoordeling van milieueffecten (disciplines biodiversiteit, landschap en erfgoed, ruimtelijke aspecten en gezondheid met lucht en geluid);
- Beoordeling van de beleidsmatige en bestemmingscontext (bijdrage tot de realisatie van doelstellingen in de ruimtelijke beleidsvisies en/of -plannen van de verschillende overheden).

In deze toets wordt op vlak van mobiliteit (nog) geen verkeersmodellering uitgevoerd, wat inhoudt dat er in dit stadium nog geen verkeercijfers per alternatief voorhanden zijn. De lucht-, geluid- en gezondheidsaspecten worden meegenomen via de criteria aantal inwoners en kwetsbare locaties in de nabijheid van de alternatieven.

Voor mobiliteit bepaalt de deskundige zelf welke toekomstige ontwikkelingen in het kader van OV voldoende zeker zijn om rekening mee te houden (beslist beleid) omdat de uitvoeringswijze ervan voldoende bekend is (zie §3.2.1.4). Andere ontwikkelingsscenario's zoals o.a. het GRUP K-R8 of het complex project KBK worden buiten beschouwing gelaten, ook voor de milieucriteria (geen beslist beleid). Deze ontwikkelingsscenario's zijn wel van belang in het kader van toekomstige herbestemmingen en de verbetering van de weginfrastructuur ter hoogte van de sites zodat ze wel meegenomen worden in de beoordeling van de beleidsmatige en bestemmingscontext.

Om geen voorafname te doen op het plan-MER zijn de mobiliteits- en andere milieucriteria niet bedoeld als harde uitsluitingscriteria, maar wel om de mogelijke kwetsbaarheden van een locatie aan de kaak te stellen in het licht van het beoogde doel: ruimte voor een multifunctioneel voetbalstadion in 2024. Daarnaast moeten de criteria ook voldoende onderscheidend zijn om de locaties op een evenwaardige manier te kunnen vergelijken.

Hierbij ligt de focus op de stadionontwikkeling als grootschalige en bovenlokale recreatieve voorziening om sport te beleven. Het aanvullend programma ligt nog niet vast voor elke locatie (m.u.v. het masterplan voor de site Kop van Evolis). De stad voerde voor de andere locaties een eerste ontwerpend onderzoek uit waaruit blijkt dat de invulling van het aanvullend programma sterk locatieafhankelijk is en daarom best zoveel mogelijk wordt opengelaten in deze fase van het onderzoek. Bijgevolg wordt het aanvullend programma verder buiten beschouwing gelaten en is het voetbalstadion op zich de doorslaggevende factor om een locatie te beoordelen.

De resultaten van de MCA worden opgenomen in de startnota van het RUP, inclusief een bespreking van de vijf locaties (site Syntra wordt weggelaten, zie motivatie in stap 3 van MCA, deel 2 m.b.t. site Xpo). De huidige locatie (Guldensporenstadion) wordt als nulalternatief beschouwd omdat herontwikkeling hier niet mogelijk/wenselijk is. De rangschikking bepaalt uiteindelijk welke locatiealternatieven in het geïntegreerd onderzoek waaronder de plan-MER zullen worden onderzocht. Dit kunnen de huidige vijf locaties zijn, maar mogelijks ook minder dan vijf.

### 3.2. Methodiek

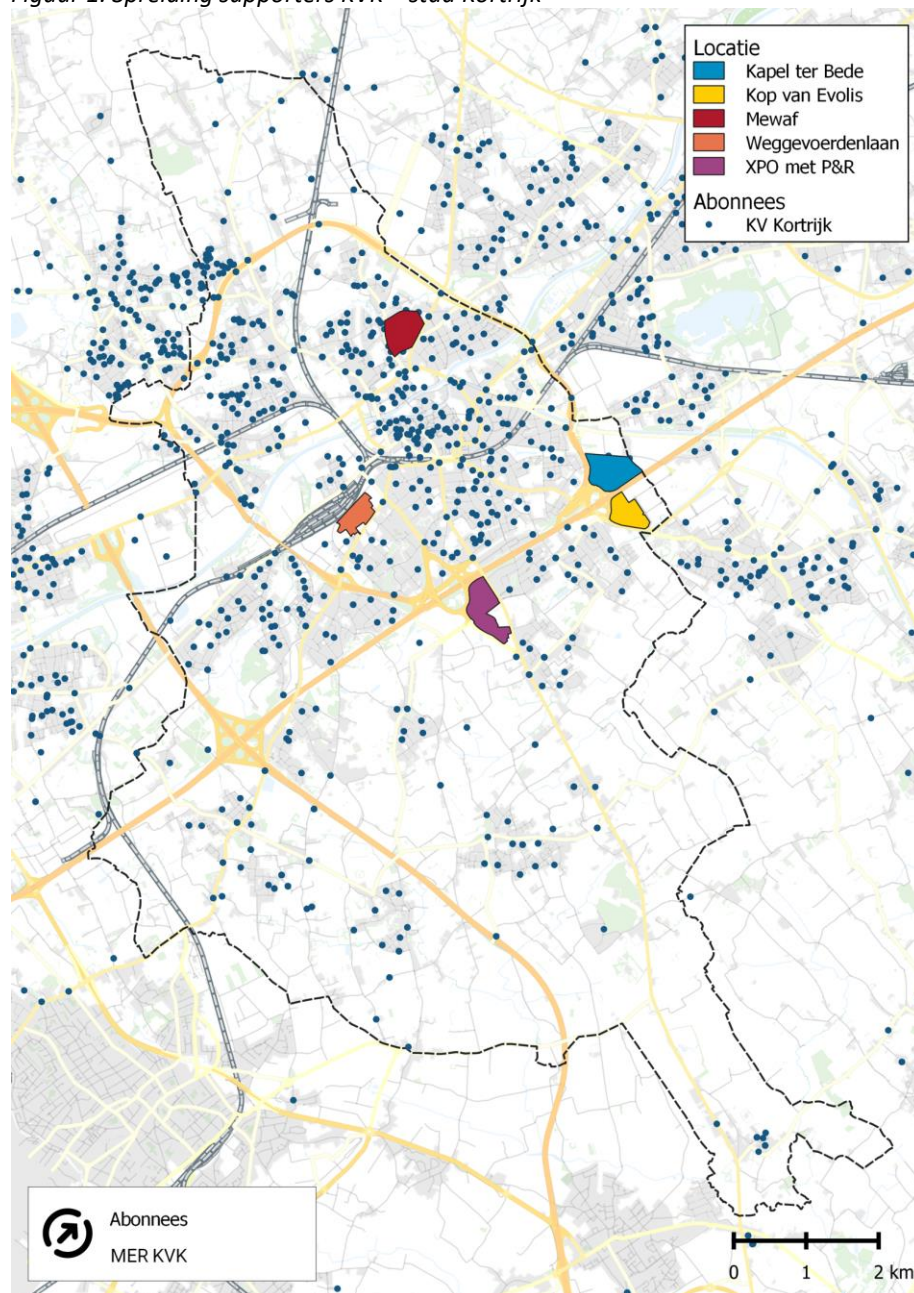
#### 3.2.1. Stap 1: Beoordeling op vlak van mobiliteitsimpact

##### 3.2.1.1. Inleiding

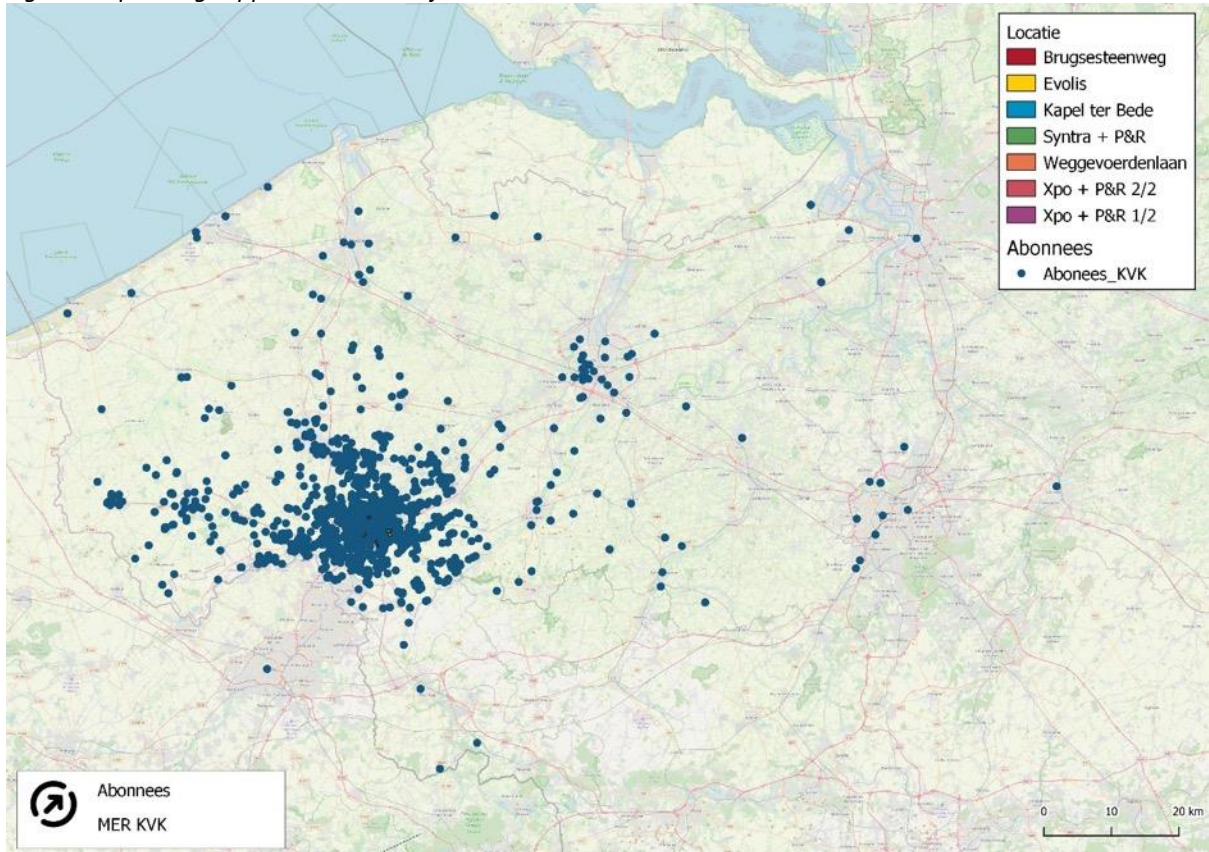
Ter inleiding wordt een globaal beeld geschetst van het mobiliteitsprofiel van de supporters van KV Kortrijk om de beoordeling van de criteria bij de MCA te kunnen onderbouwen. Het gaat enkel om een geografische analyse met de gegevens die op vandaag beschikbaar zijn: de herkomst van de abonnees van de club.

Als eerste wordt een ruimtelijke spreiding van de supporters uitgezet ten opzichte van de verschillende locaties. Er blijkt een duidelijke concentratie in en rond het centrum van Kortrijk. Hieruit kan afgeleid worden dat het potentieel, ongeacht de uiteindelijke locatie, voor voetgangers, fietsers en in zekere mate ook openbaar vervoer bij het nieuwe stadion van KV Kortrijk aanzienlijk is.

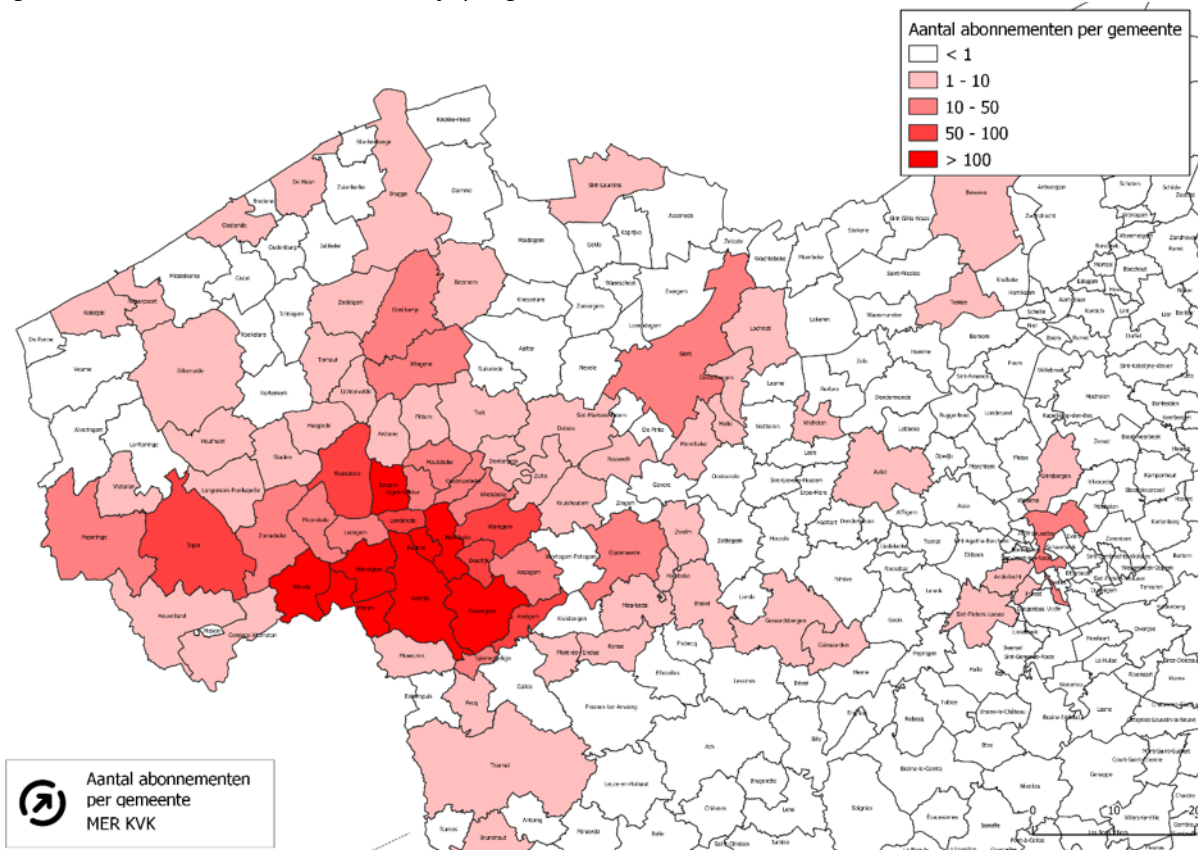
Figuur 1: Spreiding supporters KVK – stad Kortrijk



Figuur 2: Spreiding supporters KV Kortrijk - macroschaal



Figuur 3: Aantal abonnementen KV Kortrijk per gemeente



### 3.2.1.2. Algemeen

De deskundige mens – mobiliteit gaat in eerste instantie op kwalitatieve wijze na in welke mate elk alternatief de potentie heeft om aan de plandoelstelling – ruimte voor een multifunctioneel voetbalstadion – te voldoen en toetst daartoe elke locatie volgens impact op de verschillende verkeerssystemen.

Op basis van de herkomstgegevens van de supporters blijkt een sterke lokale verankering. Om die reden wegen de duurzame verplaatsingsmiddelen in belangrijke mate mee door als criterium en wordt de impact op de verkeerssystemen beoordeeld in volgorde van het STOP-principe:

- Zachte weggebruikers
- Openbaar vervoer
- Gemotoriseerd verkeer

De alternatieven worden eerst individueel en op zichzelf gescreend naar de mogelijkheden die ze bieden om de huidige en toekomstig verwachte verkeersstromen op te vangen. Hierbij wordt geen rekening gehouden met:

- Ontwikkelingsscenario's waarvoor nog geen concrete uitvoeringswijze is bepaald (GRUP K-R8, complex project KBK). Gerealiseerde en genomen beslissingen van belang voor de realisatie van een voetbalstadion en de piekbelasting die ermee gepaard gaat (incl. potenties die tegelijk met het stadion kunnen worden ontwikkeld) en waarover wel voldoende duidelijkheid bestaat worden wel mee in rekening gebracht. Deze betreffen het OV en worden door de deskundige toegelicht (zie §3.2.1.4);
- Inrichtingsvarianten omdat er optimalisaties van het parkeerprogramma mogelijk zijn door gedeeld gebruik (gebruik van bestaande parkeercapaciteit en dus slanker parkeergebouw) ofwel complementair gebruik (parkeergebouw ook toegankelijk voor andere actoren/P&R) ofwel een combinatie van beiden. Daarover kan pas uitspraak worden gedaan als eerst het parkeerpotentieel in kaart wordt gebracht en meer specifiek voor het opvangen van piekmomenten. De deskundige zal daarom de mogelijkheden beoordelen die elke site en de ruime omgeving in de bestaande toestand bieden om tot een parkeerbalans in evenwicht te komen, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen de bestaande parkeergelegenheden die wenselijk zijn om in te zetten en welke niet.
- Zonder andere maatregelen die intensiteiten van de verkeersstromen verminderen door bv. wijzigingen in vervoerswijze of het verschuiven van huidige verkeersstromen (bv. betere modal split, hopinpunten).

In deze fase is het nog niet de bedoeling om bijkomende gegevens op het terrein te verzamelen of uitgebreide berekeningen uit te voeren om de mobiliteitseffecten in beeld te brengen. Dit is voorbehouden voor de redelijke locatiealternatieven in het eigenlijke plan-MER. Op basis van de beschikbare gegevens wordt in de MCA een globaal beeld verkregen van de omvang van het programma en de te verwachten mobiliteitseffecten.

Het structureel functioneren en de relevante impact op de verkeersstromen wordt vervolgens voor elk alternatief beoordeeld op basis van (sub)doelstellingen met betrekking tot de zachte weggebruikers, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer aan de hand van de volgende criteria:

- Voetgangers
- Fietzers
- Bereikbaarheid zachte weggebruikers
- Capaciteit OV
- Parkeren
- Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer

De beoordeling gebeurt op basis van onderstaande schaal:

- Sterk positief in functie van de (sub)doelstelling (+3);
- Positief in functie van de (sub)doelstelling (+2);
- Beperkt positief in functie van de (sub)doelstelling (+1);
- Geen of een verwaarloosbare impact in functie van de (sub)doelstelling (+0);
- Negatief in functie van de (sub)doelstelling (-1).

Inzake mobiliteit worden de alternatieven dus eerst op zich beoordeeld, met inbegrip van mogelijke potenties op vlak van OV, maar zonder de ontwikkelingsscenario's en inrichtingsvarianten erbij te betrekken. Dit geeft een eerste beeld of een alternatief op zich kan voldoen aan de gestelde (sub)doelstellingen. Als duidelijk blijkt dat een locatiealternatief voor meerdere criteria significant negatiever scoort dan het gemiddelde (zonder het nemen van uitzonderlijke milderende maatregelen) kan het beschouwd worden als 'niet redelijk' voor mobiliteit. Het gaat hier niet om harde uitsluitingscriteria: bij gegronde twijfel is een locatiealternatief wel de moeite waard om verder onderzocht te worden (en dus m.i.v. ontwikkelingsscenario's en inrichtingsvarianten), zodat er later met meer kennis van zaken nog steeds over beslist kan worden of het aanvaardbaar is of niet.

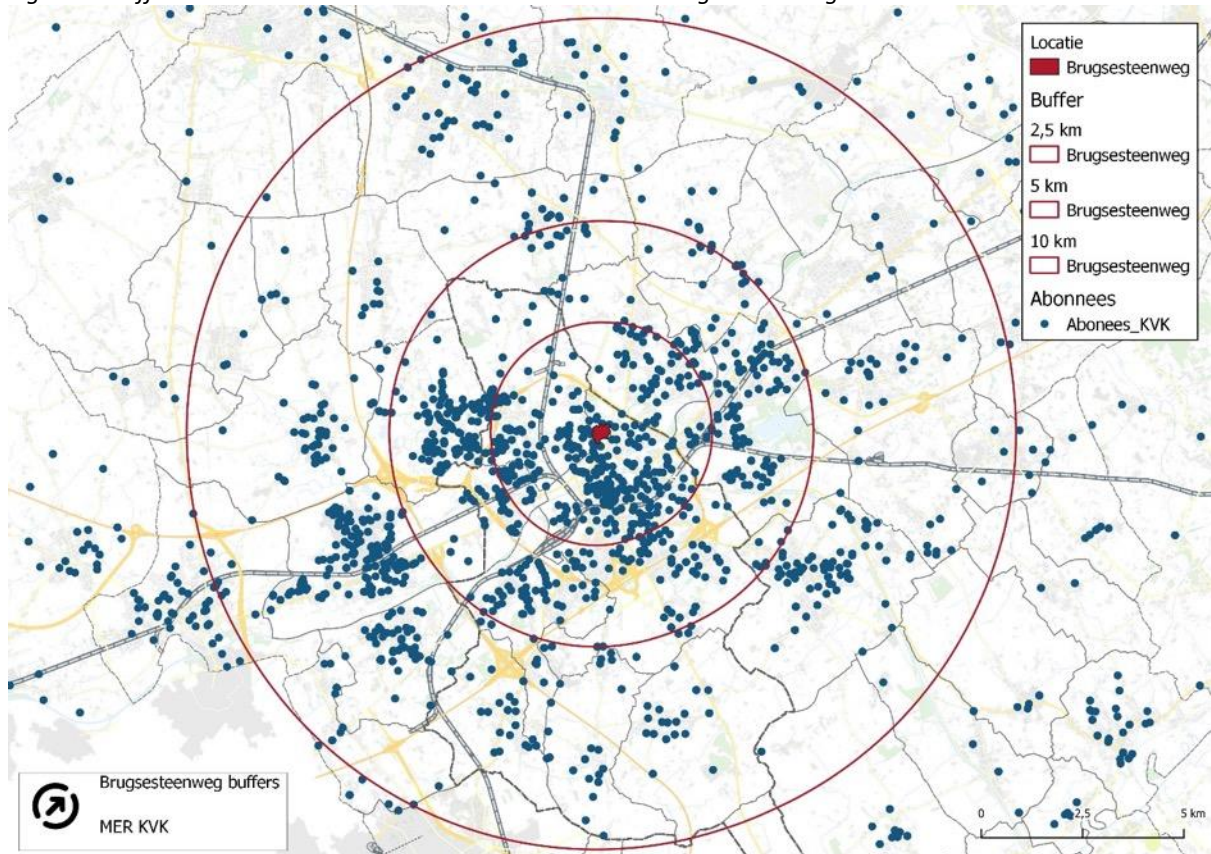
Mogelijke effecten van ontwikkelingsscenario's die voorzien in nieuwe infrastructuur (GRUP K-R8 en complex project KBK), alternatieve vervoersmodi of andere ruimtelijke ontwikkelingen worden pas in rekening gebracht na de beoordeling van de andere milieueffecten (stap 2) en programmatorische haalbaarheid (stap 3). Op die manier wordt een algemene rangschikking bekomen op basis waarvan eventueel getrechterd kan worden tot enkel die alternatieven die op vlak van mobiliteit, de andere milieueffecten en haalbaarheid van het programma geschikt zijn voor de plandoelstelling en dus redelijke alternatieven zijn (stap 4). Ten slotte kunnen voor deze redelijke alternatieven de relevante ontwikkelingsscenario's (vnl. mobiliteit) worden geselecteerd en dus in het verdere verloop van het planproces RUP KVK-stadion rekening mee moet worden gehouden (stap 5).

### **3.2.1.3. Zachte weggebruikers**

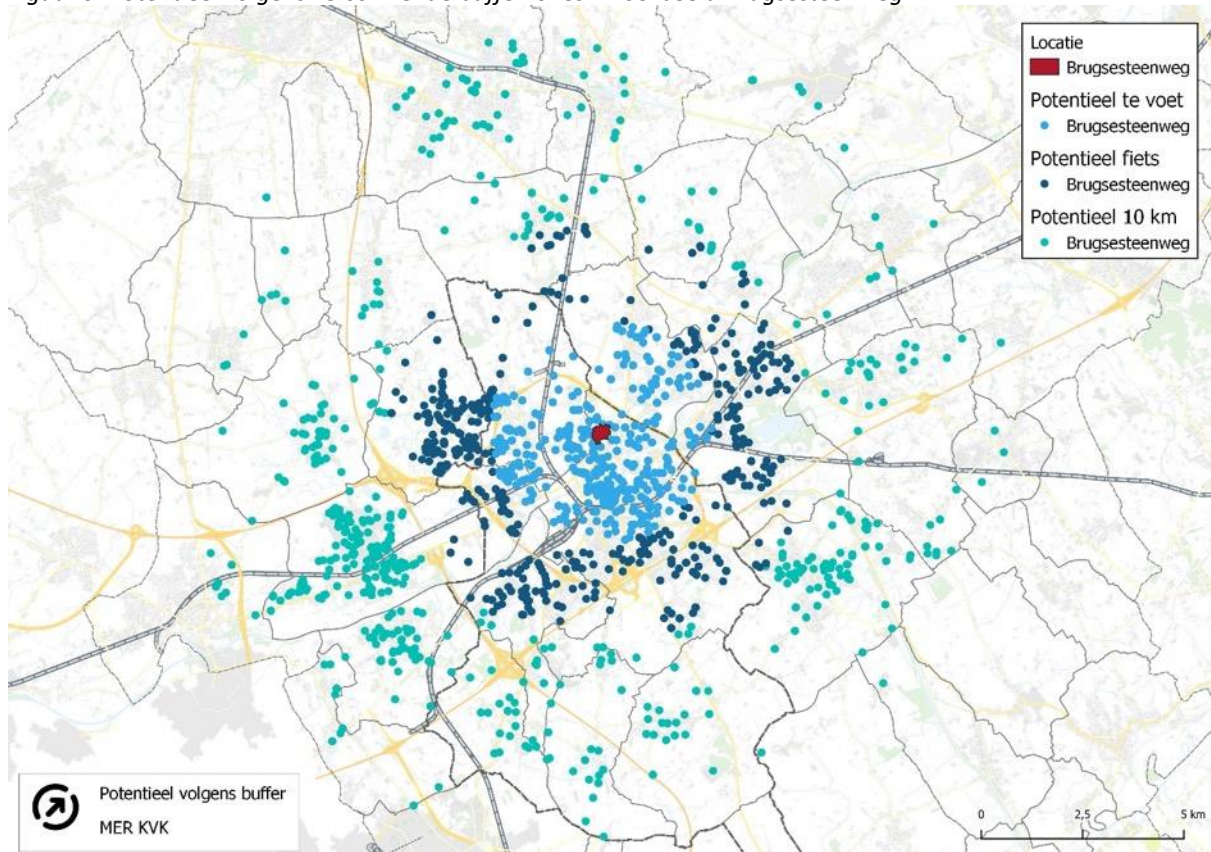
De bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers wordt nagegaan ten opzichte van de verschillende locaties. Op basis van abonneegegevens aangeleverd door KV Kortrijk wordt een kwalitatieve analyse gemaakt van de geografische spreiding van supporters. Door per locatie bufferzones te creëren van 2,5 – 5 – 10 km kan het potentieel bepaald worden van respectievelijk voetgangers – fietsers – (elektrische) fietsers. Specifiek voor fietsers wordt ook gekeken naar de ligging ten opzichte van het stedelijk fietsnetwerk en het parkeerpotentieel. Een eerste assumptie is dat voetgangers globaal genomen bereid zijn een afstand (in vogelvlucht) van 2,5 km af te leggen. Voor fietsers wordt de grens op 5 km gelegd. De gefietste en gewandelde afstanden zullen in realiteit hoger liggen aangezien het beschikbare fiets- en voetgangersnetwerk gebruikt dient te worden. Een supporter die bijvoorbeeld op 5 km in vogelvlucht van het stadion woont, zal een gemiddelde fietsafstand van 7,5 km in werkelijkheid dienen af te leggen. Eenzelfde redenering bij een laatste bufferzone op 10 km, leidt tot fietsafstanden van 15 km in realiteit. Dit wordt beschouwd als maximale (elektrische/sportieve) fietsafstand.

Het potentieel voor de zachte weggebruikers buiten deze buffer is laag tot verwaarloosbaar. Door deze geografische analyse te kwantificeren kunnen potentiële aantallen bekomen worden per modus. Locaties op wandelafstand wegen relatief iets meer door dan locaties op (elektrische) fietsafstand. Per locatie worden de deze gewogen aantallen binnen de bufferzones relatief tegenover elkaar vergeleken. Een locatie zal logischerwijs beter scoren als meer supporters dichterbij het stadion wonen.

Figuur 4: Bufferzones voor verschillende locaties - voorbeeld Brugsesteenweg



Figuur 5: Potentieel volgens verschillende bufferzones – voorbeeld Brugsesteenweg



Bijkomend wordt het potentieel voor de modi en de nabijheid van de relevante netwerken kwalitatief geanalyseerd op basis van bufferzones rond OV- en fietsnetwerken. De criteria zullen hier positiever beoordeeld worden naarmate een groter aandeel supporters binnen de verschillende bufferzones vallen.

Tot slot zal net als voor het gemotoriseerd verkeer, het parkeerpotentieel voor fietsers nagegaan worden. Er wordt een kwalitatieve analyse gemaakt van eventuele bestaande faciliteiten en ontwikkelingsmogelijkheden voor fietsstallingen. Het potentieel wordt geïnventariseerd binnen een bepaalde straal van de mogelijke locaties. De impact op het functioneren van fietsparkeren in de buurt wordt eveneens op kwalitatieve wijze meegenomen.

Volgende beoordeling voor het criterium **'Voetgangers'** wordt gehanteerd:

Beoordeling	Criteria
Sterk positief in functie van wandelaars (+3)	Er is een zeer groot wandelpotentieel en zeer hoge mate bereikbaarheid voor wandelaars.
Positief in functie van wandelaars (+2)	Er is een groot wandelpotentieel en hoge mate bereikbaarheid voor wandelaars.
Beperkt positief in functie van wandelaars (+1)	Er is een groot wandelpotentieel. De bereikbaarheid van de site wordt neutraal beoordeeld.
Geen of een verwaarloosbare impact in functie van wandelaars (+0)	Zowel de bereikbaarheid van de site als het wandelpotentieel wordt neutraal beoordeeld.
Negatief in functie van wandelaars (-1)	Er is nauwelijks tot geen wandelpotentieel. De site is moeilijk bereikbaar voor wandelaars.

Volgende beoordeling voor het criterium **'Fietzers'** wordt gehanteerd:

Beoordeling	Criteria
Sterk positief in functie van fietsers (+3)	Er is een zeer groot fietspotentieel.
Positief in functie van fietsers (+2)	Er is een groot fietspotentieel.
Beperkt positief in functie van fietsers (+1)	Er is een beperkt fietspotentieel.
Geen of een verwaarloosbare impact in functie van fietsers (+0)	Er is nauwelijks tot geen fietspotentieel.
Negatief in functie van fietsers (-1)	Er is geen fietspotentieel.

Volgende beoordeling voor het criterium **'Bereikbaarheid voor zachte weggebruikers'** wordt gehanteerd:

Beoordeling	Criteria
Sterk positief in functie van bereikbaarheid voor zachte weggebruiker (+3)	Er is een OV-net en/of fietsnet aanwezig waarvan zo goed als iedereen van de supporters gebruik van kan maken.
Positief in functie van bereikbaarheid voor zachte weggebruiker (+2)	Er is een OV-net en/of fietsnet aanwezig waarvan de meerderheid van de supporters gebruik van kan maken.
Beperkt positief in functie van bereikbaarheid voor zachte weggebruiker (+1)	Er is een OV-net en/of fietsnet aanwezig waarvan een deel van de supporters gebruik van kan maken.

Geen of een verwaarloosbare impact in functie van bereikbaarheid voor zachte weggebruiker (+0)	Er is een OV-net en/of fietsnet aanwezig waarvan slechts een beperkt deel van de supporters gebruik van kan maken.
Negatief in functie van bereikbaarheid voor zachte weggebruiker (-1)	Er is geen OV-net en/of fietsnet aanwezig waarvan supporters gebruik kunnen maken.

Volgende beoordeling voor het criterium 'Capaciteit fietsparkeren' wordt gehanteerd:

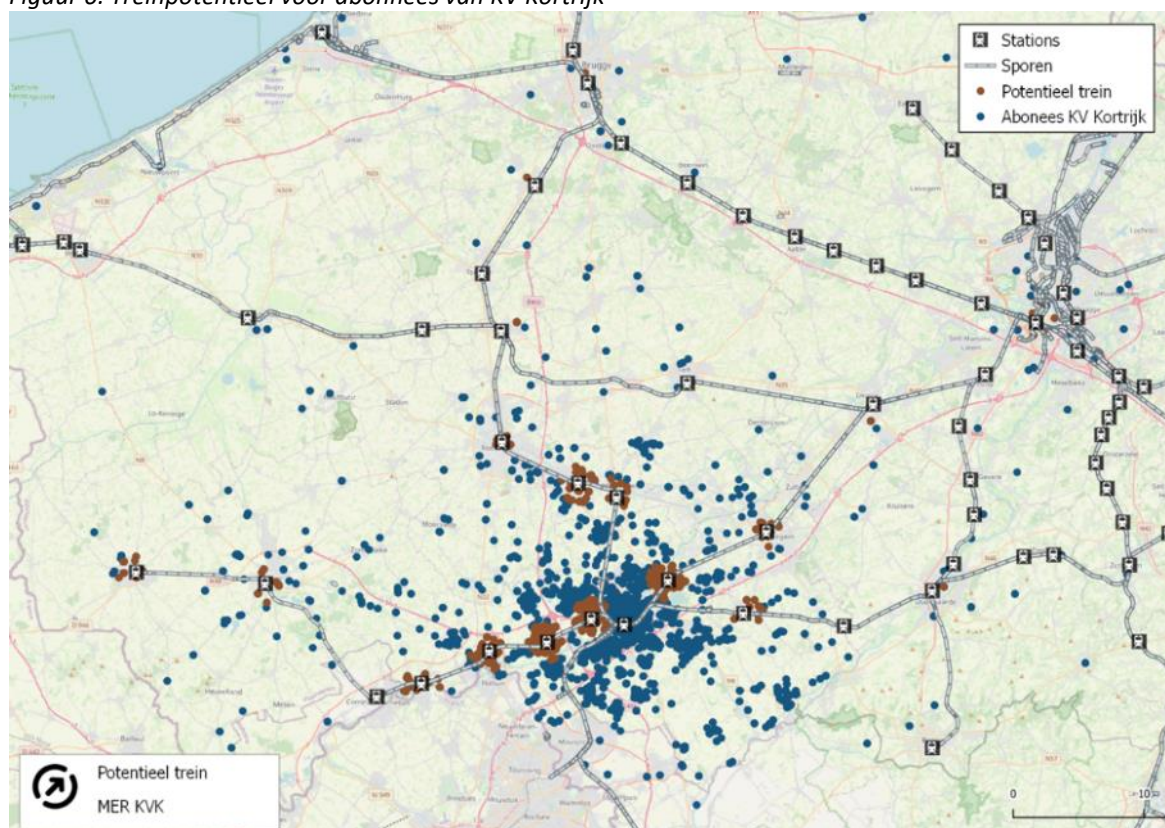
Beoordeling	Criteria
Sterk positief in functie van fietsers (+3)	De locatie biedt verschillende mogelijkheden om een voldoende groot en verspreid parkeerareaal voor fietsers te voorzien. Er kan op relatief eenvoudige wijze een parkeerbalans in evenwicht bekomen worden waarbij piekmomenten ook deels buiten de site opgevangen worden op bestaand parkeerareaal.
Positief in functie van fietsers (+2)	De locatie biedt in zekere mate mogelijkheden om een voldoende groot en verspreid parkeerareaal voor fietsers te voorzien. Er kan op relatief eenvoudige wijze een parkeerbalans in evenwicht bekomen worden waarbij piekmomenten ook beperkt buiten de site opgevangen worden op bestaand parkeerareaal.
Beperkt positief in functie van fietsers (+1)	De locatie biedt in beperkte mate mogelijkheden om een voldoende groot en verspreid parkeerareaal voor fietsers te voorzien. Er kan op relatief eenvoudige wijze een parkeerbalans in evenwicht bekomen worden waarbij piekmomenten grotendeels op de site zelf opgevangen worden.
Geen of een verwaarloosbare impact in functie van fietsers (+0)	De locatie biedt weinig mogelijkheden om een voldoende groot en verspreid parkeerareaal voor fietsers te voorzien. Een parkeerbalans in evenwicht kan enkel door voldoende stallingen op de site te realiseren die ook een piekvraag kunnen opvangen.
Negatief in functie van fietsers (-1)	De locatie beschikt niet over de potentie om een voldoende groot en verspreid parkeerareaal voor fietsers te voorzien.



### 3.2.1.4. Openbaar vervoer

Los van de huidige modal split (gegevens die aangeleverd worden door KV Kortrijk) wordt een beeld geschetst over het potentieel van de trein om de beoordelingsmethodiek van OV verder te beargumenteren. Dit gebeurt op basis van een geografische analyse waarbij bufferzones van 1,5 km rond haltes van het treinnet beschouwd worden als zones met treinpotentieel. Alle haltes (exclusief het station van Kortrijk zelf) op de treinlijnen tot Brugge, Oudenaarde, Poperinge en Gent worden in rekening gebracht. Hieruit blijkt dat zo'n 1322 abonnees van KV Kortrijk binnen een straal van 1,5 km vallen van de stations. Vanuit deze bevindingen kan gesteld worden dat de trein dient meegenomen te worden bij een beoordeling van het OV.

Figuur 6: Treinpotentieel voor abonnees van KV Kortrijk



Betreffende OV is er enerzijds het beslist beleid, anderzijds zijn er de beleidsplannen of -projecten waarover nog geen uitsluitel bestaat. Gerealiseerde of genomen beslissingen worden in rekening gebracht. Bij relevante zaken waar nog geen duidelijkheid over bestaat, wordt een afweging gemaakt van het belang ten aanzien van de realisatie van een voetbalstadion. Wat al dan niet meegenomen wordt, is hieronder beknopt aangegeven.

criterium	Meegenomen in thema OV binnen MCA
Korte termijn: OV-plan vervoerregio	Ja, dit nieuwe OV-plan is goedgekeurd en zou normaal gezien begin 2022 in werking treden, maar de inwerkingtreding is uitgesteld voor onbepaalde duur. <sup>5</sup> Documenten en GIS-lagen zijn reeds beschikbaar.
HOV-as Doorniksewijk	Ja, de HOV-verbinding in de Doorniksewijk tussen het station en 't Hoge wordt meegenomen. De beoordeling van 3 van de 6 locaties zal sterk samenhangen met de realisatie van dit project. Hoewel nog geen definitieve beslissing hieromtrent genomen is, wordt deze as als gerealiseerd beschouwd bij de ontwikkeling van het stadion.

<sup>5</sup> Zie perscommuniqué: <https://www.lydiapeeters.be/nieuws/mobiliteitscentra-start-niet-op-1-januari-2022/>

Lange termijn: OV-plan binnen regionaal mobiliteitsplan	Nee, het regionaal mobiliteitsplan is nog in opstartfase en voor het thema openbaar vervoer op lange termijn bestaan er enkel denkrichtingen, geen concreet voorliggende pistes. Het proces zit nog in opstartfase en van de eventuele denkrichtingen is het draagvlak binnen de ambtelijke werkgroep en politieke vervoerregioraad onbekend waardoor het onmogelijk is deze mee te nemen in de beoordeling.
Mobipunten/Hoppins (OV-plan vervoerregio)	Nee, een mobipunt of hoppinpunt heeft als voornaamste doelstellingen om een vlotte overstap tussen verschillende vervoersmodi en deelmobiliteit te faciliteren. Het aanbod aan deelmobiliteit is bovendien eerder beperkt, in verhouding tot de grote stromen die een voetbalstadion genereert. Hoewel mobipunten voor een beperkte groep het natransport kunnen vergemakkelijken zullen ze geen wezenlijke impact hebben op het verplaatsingsgedrag van een zeer grote groep supporters. Het versterken of uitbreiden van bestaande mobipunten kan uitgewerkt worden als milderende maatregel maar het functioneel nut is niet van dien aard om mee te nemen in de MCA.

Het OV-netwerk - volgens het vervoerplan basisbereikbaarheid - wordt in kaart gebracht. Hierbij wordt de nodige aandacht besteed aan de eigenschappen die de capaciteit bepalen waarover de OV-lijnen beschikken: amplitude, frequentie en cadans. Een locatie kan immers optimaal gelokaliseerd zijn tegenover het OV-netwerk, maar kan omwille van een specifieke dienstregeling of lage frequentie weinig tot geen meerwaarde bieden. Het bedieningsniveau van het kernnet wordt hieronder weergegeven. Betreffende het aanvullende net zijn er de cadanslijnen die op week- en zaterdagen minimaal 1x/u dienen te rijden, op zon- en feestdagen is dit 1x/2u. Hiernaast zijn er ook de functionele lijnen, deze spelen in op specifieke potentie houdende verplaatsingsstromen op bepaalde momenten van de dag.

Figuur 7: Overzicht bedieningsniveau kernnet (Vervoerregio Kortrijk)

GEWENST AANBODSNIVEAU	Dagfrequentie			Ochtend/avondfreq			Amplitude			Ochtend/dag/avond		
	ma-vr	Za	zo	ma-vr	Za	zo	ma-vr	Za	zo	ochtend	dag	avond
<b>STREEKLINIEN</b>												
A (IP > 15.000)	4	4	2	2	2	2	6-23	8-23	(8-21)	<7	7-19	>19
B (4500 < IP ≤ 15000)	2	1	1	1	1	1	6-21	8-21	(8-21)	<7	7-19	>19
C (2500 < IP ≤ 4500)	1	1	(1)	1	1	nvt	6-19	8-19	(8-19)	<7	7-19	>19
<b>STADS- EN VOORSTADSLINIEN</b>												
A	4	4	2	2	2	2	6-23	8-23	8-21	<7	7-19	>19
B	2	2	1	1	1	1	6-21	8-21	8-21	<7	7-19	>19

Een locatie op wandelafstand van het station zal sterk positief bevonden worden in functie van de capaciteit. Deze capaciteit wordt daarnaast ook afgetoetst aan de dagen en tijdstippen waarop een match gespeeld wordt.

Volgende beoordeling voor het criterium 'Capaciteit OV' wordt gehanteerd:

Beoordeling	Criteria
Sterk positief in functie van capaciteit OV (+3)	Er is een zeer hoge capaciteit van het OV-net in de omgeving (nabijheid treinnet/kernnet).
Positief in functie van capaciteit OV (+2)	Er is een hoge capaciteit van het OV-net in de omgeving (nabijheid functioneel net).
Beperkt positief in functie van capaciteit OV (+1)	Er is een matige capaciteit van het OV-net in de omgeving (aanvullend net).

Geen of een verwaarloosbare impact in functie van capaciteit OV (+0)	Er is nauwelijks tot geen capaciteit van het OV-net in de omgeving.
Negatief in functie van capaciteit OV (-1)	Er is geen OV-net met enige capaciteit in de omgeving.

### 3.2.1.5. Gemotoriseerd verkeer

Voor gemotoriseerd verkeer wordt gebruik gemaakt van de criteria 'bereikbaarheid' en 'parkeerpotentieel'.

Het parkeerpotentieel wordt gezien als een beoordeling van de mogelijkheden die de site en de ruime omgeving bieden om tot een parkeerbalans in evenwicht te komen, waarbij een onderscheid gemaakt wordt tussen welke bestaande parkeergelegenheden gewenst zijn in te zetten en welke niet (bv. geen overlast voor woonstraten). Hiertoe wordt het potentieel aan parkeerlocaties- en areaal geïnventariseerd binnen een bepaalde straal van de mogelijke locaties. Op die manier wordt een eerste beeld geschetst in welke mate samenwerkingen mogelijk zijn met bestaand parkeerareaal dat beschikbaar is tijdens het functioneren van het voetbalstadion, zonder dat daarom al concrete afspraken gemaakt worden over dit gebruik. Dit meervoudig parkeergebruik staat dan garant voor het opvangen van piekmomenten zodat niet de volledige piekparkeervraag op de site zelf opgevangen hoeft te worden. Ook de impact op het functioneren van het parkeerareaal in de buurt wordt op kwalitatieve wijze meegenomen.

Het aspect bereikbaarheid wordt bepaald door de ligging ten opzichte van het wegennetwerk en in het bijzonder de afstand tot wegen met een hogere categorisering. Er gebeurt een kwalitatieve analyse waarbij een kortere afstand, positiever zal beoordeeld worden. Voor bezoekende supporter zal dit criterium eveneens van belang zijn. Hier wordt evenwel de kanttekening gemaakt dat het gaat op een beperkt aandeel in het totale aantal supporters. Daarnaast maakt ook een aanzienlijk deel van de bezoekende supporters gebruik van eventuele combiregelingen waarbij bussen ingelegd worden.

Volgende beoordeling voor het criterium 'Parkeren' wordt gehanteerd:

Beoordeling	Criteria
Sterk positief in functie van het parkeerpotentieel (+3)	De locatie biedt veel mogelijkheden om parkeerareaal in de omgeving mee in te zetten in het parkeerbeleid van de site. Er kan op relatief eenvoudige wijze een parkeerbalans in evenwicht bekomen worden waarbij piekmomenten ook deels buiten de site opgevangen worden op bestaand parkeerareaal. Er zullen slechts in beperkte mate omkaderende maatregelen nodig zijn om het parkeren te sturen.
Positief in functie van het parkeerpotentieel (+2)	De locatie biedt in zekere mate mogelijkheden om parkeerareaal in de omgeving mee in te zetten in het parkeerbeleid van de site. Er kan op relatief eenvoudige wijze een parkeerbalans in evenwicht bekomen worden waarbij piekmomenten ook beperkt buiten de site opgevangen worden op bestaand parkeerareaal. Er zullen in zekere mate omkaderende maatregelen nodig zijn om het parkeren te sturen.
Beperkt positief in functie van het parkeerpotentieel (+1)	De locatie biedt in beperkte mate mogelijkheden om parkeerareaal in de omgeving mee in te zetten in het parkeerbeleid van de site. Er kan op relatief eenvoudige wijze een parkeerbalans in evenwicht bekomen worden waarbij piekmomenten ook beperkt buiten de site opgevangen worden op bestaand parkeerareaal. Er zullen in omkaderende maatregelen nodig zijn om het parkeren te sturen

Geen of een verwaarloosbare impact in functie van het parkeerpotentieel (+0)	<p>De locatie biedt geen mogelijkheden om parkeerareaal in de omgeving mee in te zetten in het parkeerbeleid van de site.</p> <p>Een parkeerbalans in evenwicht kan enkel door voldoende parkeerplaatsen op de site te realiseren die ook een piekparkeervraag kunnen opvangen. Meervoudig gebruik is enkel mogelijk binnen het programma dat op de site gerealiseerd kan worden.</p>
Negatief in functie van het parkeerpotentieel (-1)	<p>Een parkeerbalans in evenwicht kan enkel door voldoende parkeerplaatsen op de site te realiseren die ook een piekparkeervraag kunnen opvangen.</p> <p>Meervoudig gebruik is enkel mogelijk binnen het programma dat op de site gerealiseerd kan worden. Een noemenswaardig aandeel van de parkeerplaatsen zal niet meervoudig gebruikt worden.</p> <p>Er zijn veel omkaderende maatregelen nodig om het parkeerbeleid in de wijde omgeving in te stellen op de piekparkeervraag van voetbalwedstrijden.</p>

Volgende beoordeling voor het criterium 'Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer' wordt gehanteerd:

Beoordeling	Criteria
Sterk positief in functie van bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer (+3)	Optimale ontsluiting mogelijk of rechtstreekse aansluiting op hoofd- en/of primaire wegen.
Positief in functie van bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer (+2)	Goede ontsluiting mogelijk of zeer beperkte afstand tot hoofd- en primaire wegen.
Beperkt positief in functie van bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer (+1)	Relatief goede ontsluitingsmogelijkheden of beperkte afstand tot hoofd- en primaire wegen.
Geen of een verwaarloosbare impact in functie van bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer (+0)	Beperkte ontsluitingsmogelijkheden of beperkte afstand tot secundaire wegen.
Negatief in functie van bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer' (-1)	Geen of slechte ontsluitingsmogelijkheden of aanzienlijke afstand tot hogere gecategoriseerde wegen.

### 3.2.2. Stap 2: Beoordeling milieucriteria

In tweede instantie worden de alternatieven getoetst aan een beperkt aantal onderscheidende milieucriteria. In de mate van het mogelijke gaat het om beperkt aantal gekwantificeerde criteria, zodat de toegekende scores maximaal geobjectiveerd kunnen worden en alles één overzichtelijk geheel blijft. Tevens gaat het om criteria die volledig via desktop-analyse en beperkte (GIS-)berekeningen kunnen bepaald worden.

De (sub)doelstellingen hebben in dit geval betrekking op andere milieueffecten en worden geformuleerd aan de hand van een aantal milieucriteria die relevant zijn voor de realisatie van de plandoelstelling, waarbij de focus in de eerste plaats op het voetbalstadion ligt (in afwachting van de programma's op maat op de sites). Net zoals bij mobiliteit (stap 1) gaat het hier niet om harde uitsluitingscriteria als voorafname op het plan-MER. De criteria dienen in eerste instantie om de kwetsbaarheden ten opzichte van het milieu en de omgeving te beoordelen.

De weerhouden criteria zijn:

- Biodiversiteit:
  - Ingenomen oppervlakte waardevolle ecotopen (op basis van biologische waarderingskaart);
- Landschap en erfgoed:
  - Impact op beschermd erfgoed (op basis van Geoportaal Onroerend Erfgoed en Landschapsatlas);
- Mens – ruimtelijke aspecten:
  - Impact op ruimtegebruik (juridisch en feitelijk bodemgebruik);
- Mens – gezondheid (ook indicatief voor geluid en lucht):
  - Aantal inwoners binnen 300 m van de site (inschatting op basis van oppervlakte woongebied volgens gewestplan, BPA of RUP en aantal inwoners per statistische sector);
  - Aantal kwetsbare locaties (scholen, ziekenhuizen, rusthuizen) binnen 300 m van de site.

De bekomen criteriumwaarden worden gestandaardiseerd naar een score van 0 tot -3. Omdat het nulalternatief geen nieuwe infrastructuur impliceert, heeft het per definitie geen negatieve ruimtelijke effecten (alle scores 0). De score -3 is voorbehouden voor sterk negatieve, niet (zonder uitzonderlijke maatregelen) te milderen effecten.

De scores worden vervolgens in tabelvorm gesynthetiseerd en ten opzichte van elkaar afgewogen om te zien of er grote verschilpunten zijn. Vanwege het beperkt aantal criteria blijft dit een overzichtelijke en interpreteerbare tabel (zie §3.4.6).

### 3.2.3. Stap 3: Beoordeling van de beleidsmatige en bestemmingscontext

In de derde stap worden de realistische slaagkansen ingeschat, want ook lopende ontwikkelingsprocessen en de beschikbaarheid van de gronden hebben impact op de realiseerbaarheid van het vooropgestelde programma, gezien de lokale vraag om op korte termijn de bouw van het stadion te kunnen opstarten (2024).

De focus ligt op de programmatorische haalbaarheid van alternatieven op basis van de huidige planningscontext, grondinnames als gevolg van ontwikkelingsscenario's (zoals GRUP K-R8, complex project KBK), time-to-permit (bv. onteigeningen, ruimtelijk veiligheidsrapport), kostprijs en draagvlak. Belangrijk is om hierbij af te bakenen in hoeverre een bepaald proces moet staan om rekening mee te houden. Dit kan onder meer gestaafd worden met beleidsbeslissingen, overeenkomsten etc.

Ook de mate waarin een locatiealternatief bijdraagt tot de realisatie van strategische beleidsdoelstellingen wordt getoetst, zoals opgenomen in de ruimtelijke structuur- en beleidsplannen (zie §3.5).

### 3.2.4. Stap 4: Trechtering tot de redelijke alternatieven

In elk van de vorige drie stappen kunnen alternatieven meer of minder gunstig beoordeeld worden:

- Omdat ze onvoldoende potentieel hebben om aan de mobiliteitsdoelstellingen te voldoen;

- Omdat hun ruimtelijke impact op basis van de toegepaste criteria als significant negatiever beoordeeld wordt dan die van de meeste andere alternatieven;
- Omdat de geldende programmatorische of beleidsmatige randvoorwaarden de haalbaarheid van het alternatief zoals het is uitgesproken hypothekeren.

De kans dat deze alternatieven die in deze fase sterk negatief beoordeeld worden, na verder en gedetailleerd onderzoek en eventueel mits toepassing van milderende maatregelen toch als één van de beste alternatieven voor de plandoelstelling naar voren zouden komen, is vrijwel onbestaande. De negatieve beoordeling(en) moet(en) evenwel uitgesproken en éénduidig zijn (geen gegronde twijfel), en het alternatief mag niet opmerkelijk goed scoren op (meerdere van) de criteria in de andere twee stappen van de MCA, vooraleer het als een 'niet-redelijk' alternatief wordt beschouwd. Enkel de redelijke alternatieven dienen onderzocht te worden in het plan-MER (zie §3.6).

### **3.2.5. Stap 5: Ontwikkelingsscenario's**

Na selectie van de redelijke alternatieven in de voorgaande stap kunnen ten slotte de ontwikkelingsscenario's worden geselecteerd die kunnen leiden tot aanpassingen aan de weginfrastructuur, alternatieve vervoersmodi of andere ruimtelijke ontwikkelingen ter hoogte van deze sites (zie §3.7). De ontwikkelingsscenario's worden geselecteerd op basis van de timing van het project, namelijk realisatie in de loop van 2024.

### 3.3. Stap 1: Beoordeling op vlak van mobiliteit

#### 3.3.1. Inleiding

Conform de beoordelingsmethodiek mens-mobiliteit worden in dit hoofdstuk de verschillende alternatieven afgewogen voor elk van de te hanteren criteria.

#### 3.3.2. Beoordeling van de alternatieven op zich

##### 3.3.2.1. Alternatief 1: Kop van Evolis

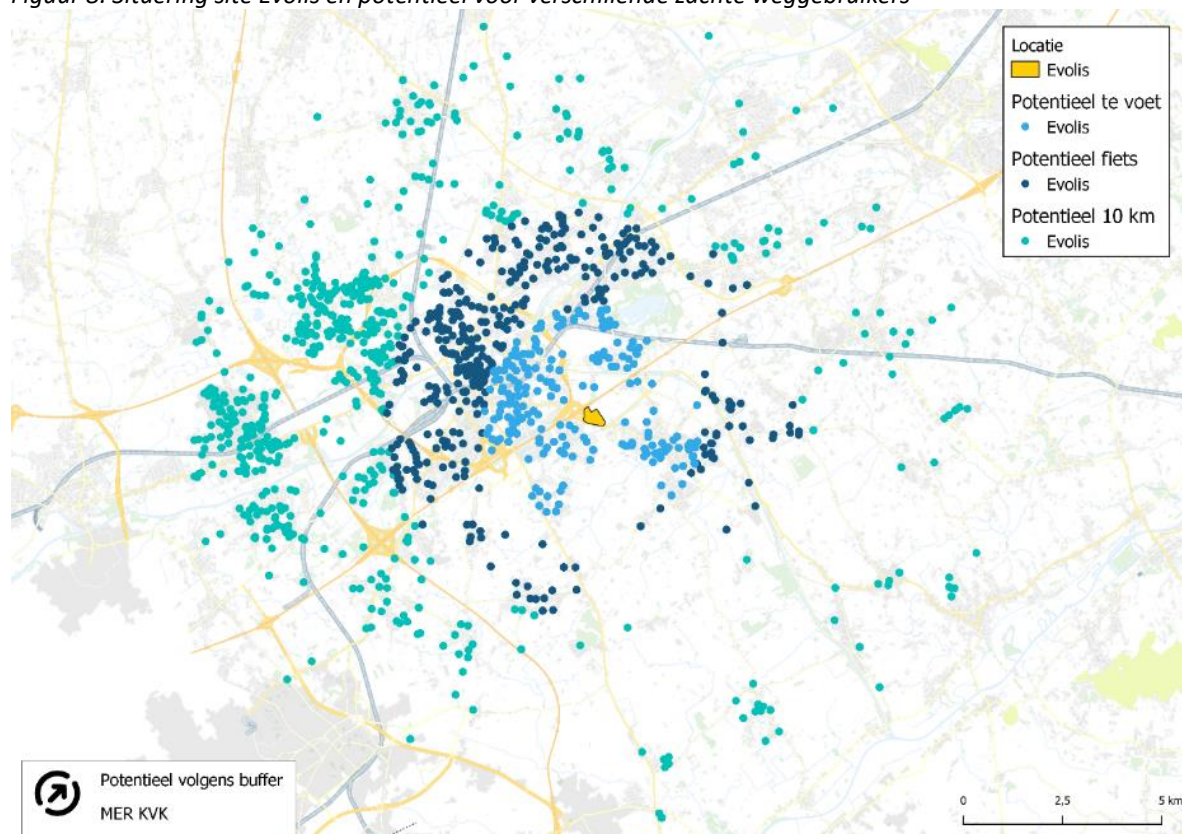
#### A. Zachte weggebruikers

De locatie ligt op zo'n 2,5km ten zuidoosten van het centrum van Kortrijk. Het gebied is in het gewestplan opgenomen als 'industriegebied' en wordt begrensd door de E17 in het noorden en het nabijgelegen 'woongebied' van de Lange Munte in het zuidwesten. De kern van Zwevegem is op een tweetal kilometer ten zuidoosten van de site te situeren.

Een geografische analyse van abonnement gegevens van de afgelopen drie seizoenen (2017-2020) leert dat een aanzienlijk deel van de geabonneerde supporters in de nabijheid van het centrum van Kortrijk woont. In de bufferzone van 2,5km rond de voorgestelde locatie, wat overeenkomt met het gebied met voetgangerspotentieel, woont 14% van de geabonneerde supporters. Het fietspotentieel wordt bekomen door rekening te houden met een straal van 5km rond de voorgestelde locatie en bedraagt 44%. In een nog grotere straal van 10km blijft potentieel voor bijvoorbeeld elektrische fietsen. 77% van het totale aantal geabonneerden te situeren binnen deze laatste buffer. In verhouding tot de andere sites scoort de site 4<sup>de</sup> wat betreft potentieel voor voetgangers, en minst wat betreft het potentieel voor (elektrische) fietsers. Voor de aantallen binnen de buffer van 10km wordt opgemerkt dat het om minimale, absolute verschillen gaat. Voor elk van de onderzochte sites is het aandeel geabonneerden dat binnen een straal van 10km woont hoger dan 77%.

In de nabijheid van de site loopt een bovenlokaal functionele fietsroute ter hoogte van de Luipaardstraat en de Oudenaardsesteenweg. De Oudenaardsesteenweg is opgenomen als historische stedelijke fietsroute. Verder loopt ook het Guldenspoorpad of de fietssnelweg F45 op een 700 tal meter van de site.

Figuur 8: Situering site Evolis en potentieel voor verschillende zachte weggebruikers



## B. Openbaar vervoer

Langsheen de Oudenaardsesteenweg loopt een functioneel net en een kernnet. Beiden halteren ter hoogte van de halte 'Kortrijk autosnelweg E17'. Het kernnet omvat lijn 91 (Kortrijk-Zwevegem-Heestert-Avelgem), opgenomen als B-lijn en de lijn tussen Kortrijk Station en de Lange Munte die loopt tot met de rotonde Cowboy-Henk, opgenomen als A-lijn. Het functionele net bestaat uit lijn 71 (Kortrijk - Zwevegem - Deerlijk – Waregem), lijn 92 (Kortrijk – Zwevegem – Otegem – Avelgem) en lijn 93 (Kortrijk – Zwevegem – Sint-Denijs -Helkijn).

De afstand tot het station bedraagt ongeveer 3,5 kilometer. Via het de verschillende buslijnen is een vlotte verbinding met de stationsomgeving en het centrum van Kortrijk mogelijk. De verbinding naar het station van het kernnet duurt ongeveer een 15-tal minuten.

Figuur 9: Situering site Evolis t.o.v. OV



## C. Gemotoriseerd verkeer

De wegen op het bedrijventerreinen van Evolis en de Pluim zijn voorzien van brede parkeerstroken. Via verkoopovereenkomst is vastgelegd dat deze stroken benut kunnen worden in functie van bedrijfsactiviteiten enerzijds, alsook in functie van een voetbalstadion anderzijds. Dit gegeven maakt dat op eenvoudige wijze een parkeerbalans in evenwicht bekomen kan worden. De parkeervraag kan namelijk gedeeltelijk buiten de site opgevangen worden met behulp van bestaand parkeerareaal. In de studie van Arcadis (waar wel rekening gehouden wordt met een nevenprogramma) wordt gesteld dat dit principe van dubbelgebruik het voorgestelde aantal parkeerplaatsen van 2900 kan reduceren tot 500 parkeerplaatsen. Het duurzaam ruimtegebruik zorgt ervoor dat de bestaande infrastructuur reeds kan voorzien in ongeveer 1800 parkeerplaatsen.

Ontsluiting van Evolis gebeurt via de N8 (Oudenaardsesteenweg) en vervolgens het op- en afrittencomplex Kortrijk-Oost dat aansluiting geeft op de E17 en de R8. Het bedrijventerrein zelf bestaat uit lokale wegen type III, de N8 een secundaire weg type 1. De E17 en het dichtstbijzijnde deel van de R8 zijn opgenomen als hoofdwegen. De afstand tot deze hoger gecategoriseerde wegen is beperkt.

Intensiteiten voor of na de match kunnen zorgen voor een piekbelasting op het complex Kortrijk-Oost en de ontsluitingswegen in de directe omgeving. In het kader van studies voor het GRUP K-R8 wordt gesteld dat het stadion gerealiseerd kan worden zonder structurele aanpassingen van het op- en afrittencomplex van Kortrijk-Oost. In hetzelfde GRUP worden voor de N8 aanpassingen voorgesteld om de doorstroming en verkeersveiligheid te kunnen garanderen.



### 3.3.2.2. Alternatief 2: Kapel ter Bede

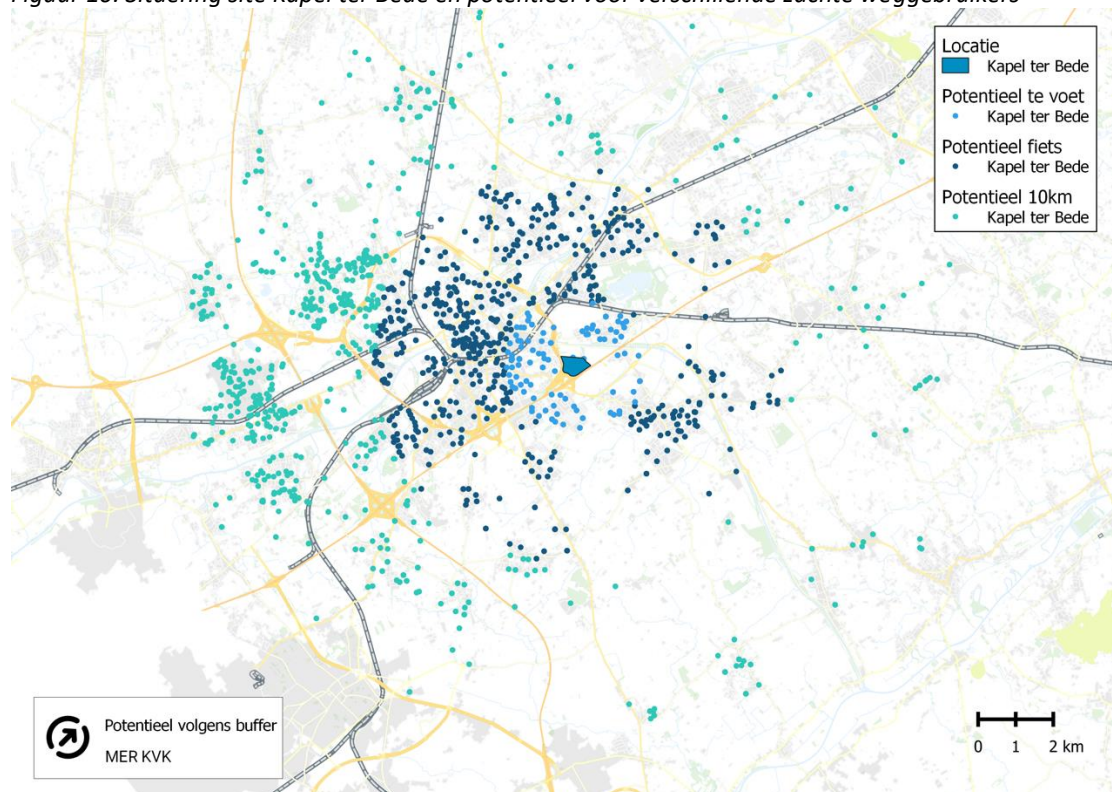
#### A. Zachte weggebruikers

De locatie ligt op zo'n 2,3km ten zuidoosten van het centrum van Kortrijk. Het gebied is begrensd door de R8 in het westen, de E17 in het oosten en het Guldenspoorpad in het noorden. Verder naar het Noorden is het kanaal Bossuit-Kortrijk te situeren. In het gewestplan is de zone opgenomen deels als 'industriegebied' en deels als 'landbouwgebied'. Grenzend aan de E17 is ook een beperkt gebied opgenomen als parkgebied. De andere kant van de R8 omvat 'woongebied'.

Het projectgebied ligt in een zone met relatief weinig bewoning in de directe omgeving. De eerste buffer van 2,5 km rondom de zone resulteert bijgevolg in een aandeel van 19% van het totale aantal abonnees van de afgelopen drie seizoenen (2017-2020). Het fietspotentieel, bekomen door de 5km buffer bedraagt 49%. In de bufferzone van 10km bestaat een potentieel van 78%. In verhouding tot de andere sites scoort de site 3<sup>de</sup> wat betreft potentieel voor voetgangers en fietsers. Het potentieel binnen de buffer van 10km ligt dicht bij elkaar voor de verschillende sites. Kapel ter Bede scoort gelijk met het potentieel van de Xpo.

Het Guldenspoorpad biedt veel potentieel voor de site van Kapel ter Bede. Het station en het centrum van de stad zijn voor fietsers vlot toegankelijk. Daarnaast is ook de Luipaardstraat opgenomen als bovenlokale functionele fietsroute. Een fiets- en voetgangersbrug in het verlengde van deze functionele fietsroute geeft verbinding aan de fietssnelweg F374 tussen Kortrijk en Zwevegem.

Figuur 10: Situering site Kapel ter Bede en potentieel voor verschillende zachte weggebruikers

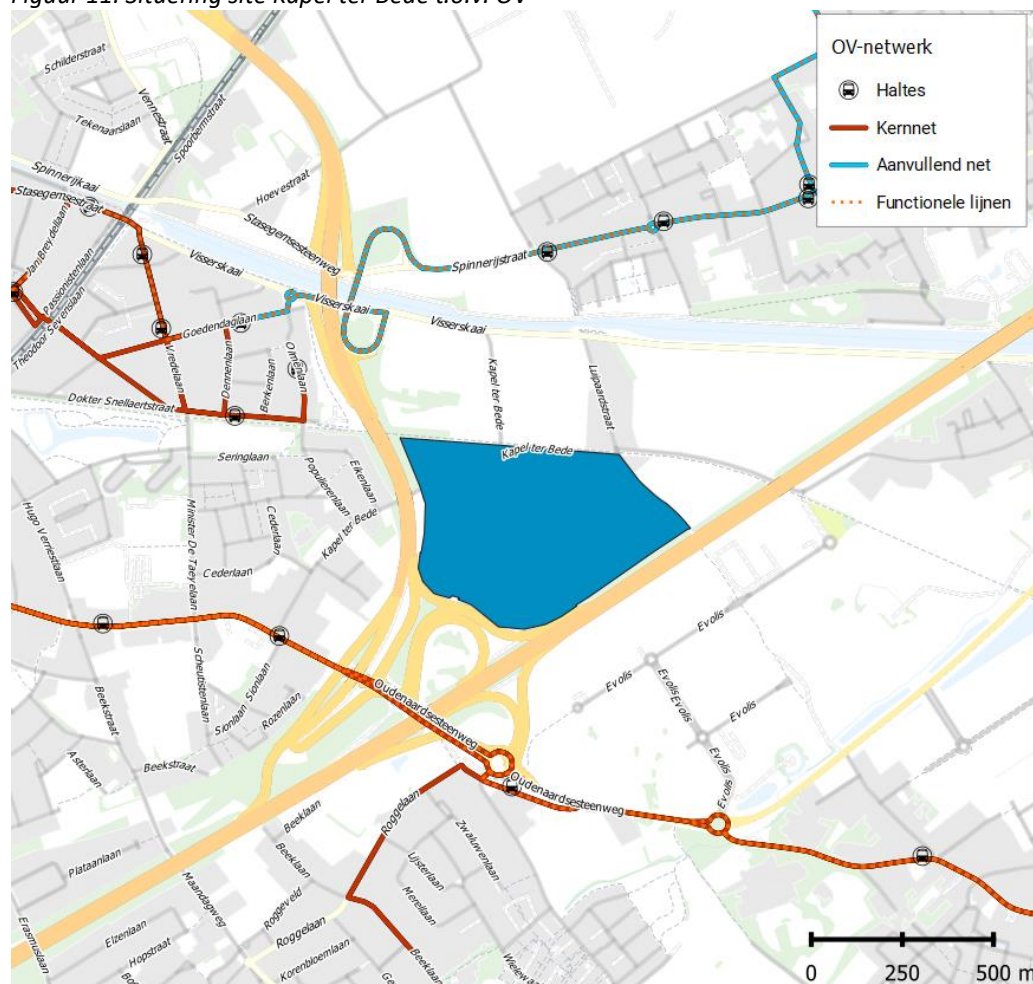


#### B. Openbaar vervoer

In de directe omgeving van de site Kapel ter Bede lopen geen buslijnen. De Lijnen en halte nabij de site van Evolis zijn bereikbaar door de tunnel onder de E17 te gebruiken, maar dit is op aanzienlijke afstand voor voetgangers (>1 km). De dichtstbijzijnde halte is 'Kortrijk Olmenlaan' en 'Kortrijk Dr. Snellaertstraat'. Vanaf hier is een kernnet naar het station. Er is daarnaast een aanvullend en functioneel net over de Stasegembrug die verbinding biedt richting Harelbeke. Het betreft lijnen 71 (Kortrijk – Stasegem – Deerlijk – Waregem) en 72 (Kortrijk -Stasegem – Deerlijk – Anzegem)

De afstand tot het station bedraagt ongeveer 3 kilometer. De buslijnen (kernnet en aanvullend net) die de woonwijk aandoen ten westen van de R8 bieden een verbinding naar het station van Kortrijk, zij het met een omweg. De snelste verbindingen duren 14 minuten.

Figuur 11: Situering site Kapel ter Bede t.o.v. OV



### C. Gemotoriseerd verkeer

In de directe omgeving van de site is geen mogelijkheid om de parkeerbalans in evenwicht te krijgen door gebruik te maken van bestaand parkeerareaal. Meervoudig gebruik zal in dat geval bijgevolg slechts mogelijk zijn indien een aanvullend programma wordt gerealiseerd op de site zelf.

Het dubbelgebruik van de parkeerplaatsen op de bedrijfssite van Evolis en de Pluim zijn echter eveneens een mogelijkheid voor de site van Kapel ter Bede indien rekening gehouden wordt met een wandelafstand van ongeveer 1km. De Luipaardstraat en de tunnel onder de E17 kunnen benut worden als (zachte) verbinding naar een bestaand parkeerareaal van ongeveer 1800 wagens op de bedrijvzones. Los van een aanvullend programma kan biedt dit meervoudig gebruik potentieel voor een efficiënt ruimtegebruik en een parkeerbalans die in evenwicht is.

De straat Kapel ter Bede is opgenomen als lokale weg type 2, de nabijgelegen wegen zijn geselecteerd als lokale wegen type 3. Het gebied wordt omgrensd door bovenlokale lijninfrastructuren van de R8 en de E17, maar sluit hier niet rechtstreeks op aan. Wat betreft de ontsluiting zijn er bijgevolg enkele uitdagingen voor de site. Al het gemotoriseerd verkeer in noordelijke of oostelijke richting dient het Guldenspoorpad te kruisen: conflicten met deze fietsas zullen een aandachtspunt zijn.

Uit de studie van Arcadis blijkt dat ontsluiting via de straat Kapel ter Bede in westelijke richting of ontsluiting doorheen het bedrijventerrein van Evolis in oostelijke richting niet tot de opties behoren. Deze kortste routes

tot de hoofdwegen lopen ofwel doorheen woonwijken ofwel doorheen bedrijventerrein. Bij een noordelijke ontsluiting via de Visserskaai dient rekening gehouden te worden met het complexe project kanaal Bossuit-Kortrijk. Al deze varianten zorgen voor meer kilometers op lokale wegen voordat kan ontsloten worden naar het hogerliggend wegennet.

### 3.3.2.3. Alternatief 3: Site Xpo Kortrijk + P&R

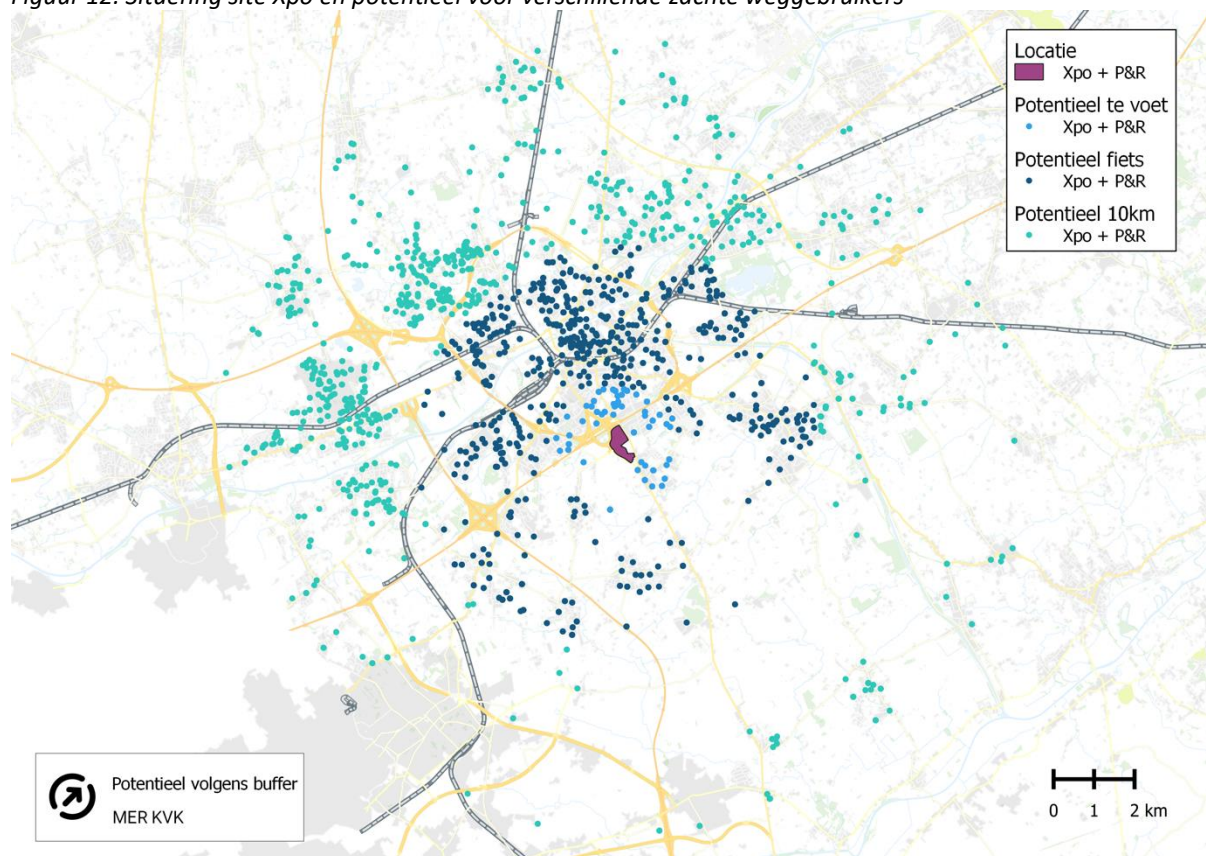
#### A. Zachte weggebruikers

De locatie ligt op zo'n 2km ten zuiden van het centrum van Kortrijk. De N50 (Doorniksesteenweg) grenst aan de oostelijke zijde van de site en geeft een directe verbinding naar het centrum van de stad. Ten noorden en ten westen zijn respectievelijk de E17 en het op- en afrittencomplex van Hoog Kortrijk gelegen. In het zuiden is de President Kennedylaan gelegen. Op het gewestplan is de zone opgenomen als 'gebied voor gemeenschapsvoorziening en openbaar nut'. 'Woongebied' is te situeren aan de overzijde van de N50 en de E17.

Het projectgebied ligt in een zone met weinig bewoning in de nabije omgeving. De eerste buffer van 2,5 km rondom de zone omvat 12% van het totale aantal abonnees van de afgelopen drie seizoenen (2017-2020). Het fietspotentieel ligt in lijn met de zones van Evolis en Kapel ter Bede en bevat 46% van het totale aantal abonnees. Binnen de bufferzone van 10km is een potentieel van 78%.

Zowel de President Kennedylaan als de Doorniksesteenweg zijn opgenomen als bovenlokale functionele fietsroute. Vooral de Doorniksesteenweg biedt veel potentieel om fietsers op een directe en vlotte manier verbinding te geven aan het centrum. Ter volledigheid wordt meegegeven dat de Erasmuslaan opgenomen is als stedelijke secundaire fietsroute in de toekomstvisie van de stad.

Figuur 12: Situering site Xpo en potentieel voor verschillende zachte weggebruikers

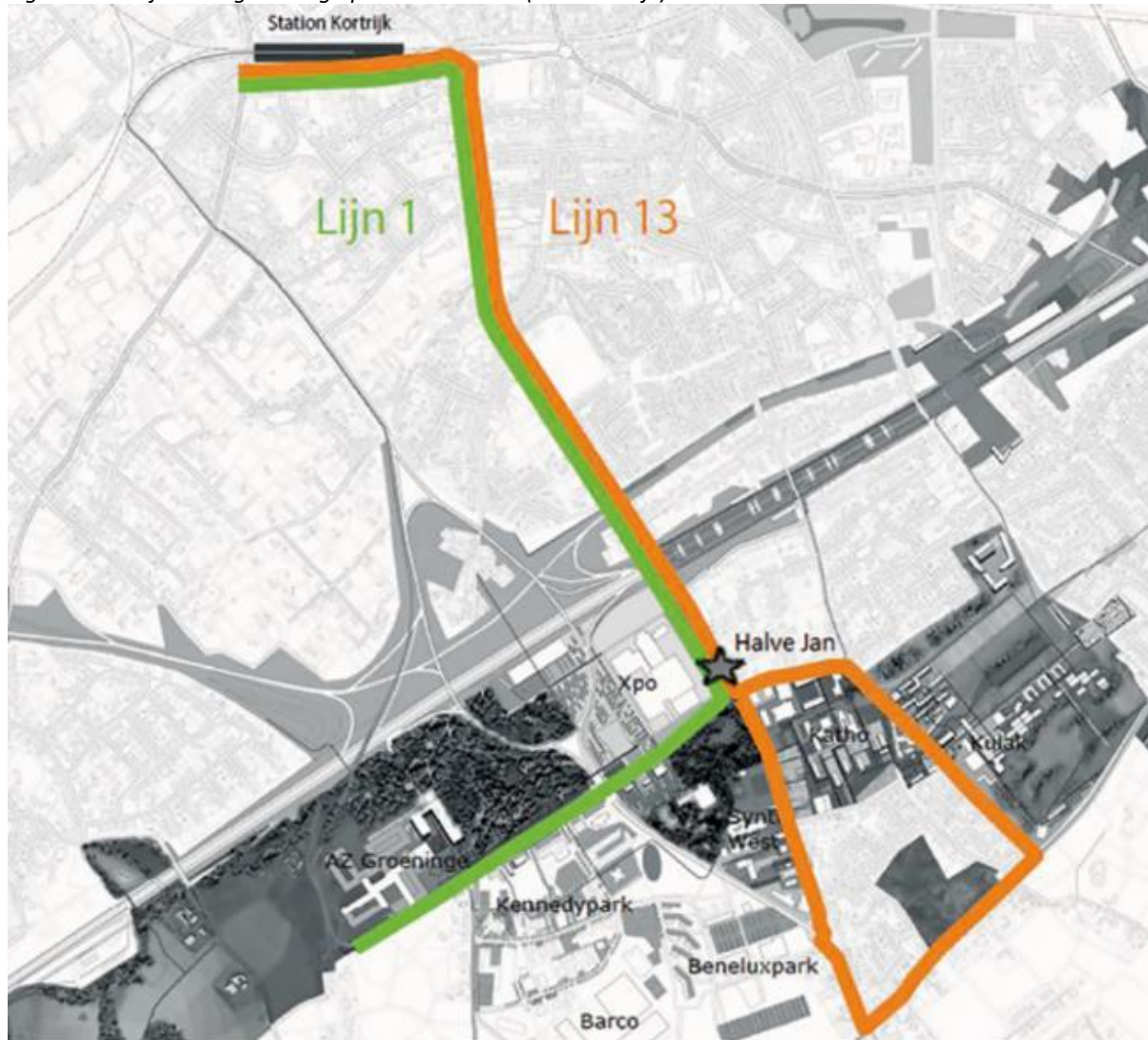


## B. Openbaar vervoer

Langsheen de N50 (Doorniksesteenweg) loopt een Kern- en aanvullend net. In de President Kennedylaan is dit een kernnet. Het kernnet omvat buslijn 1 (Kortrijk Station - Kinopolis Xpo – AZ Groeninge) opgenomen als A-lijn, en buslijn 13 (Kortrijk Station – Xpo – Hoog Kortrijk), opgenomen als B-lijn.

Stad Kortrijk wenst op termijn een hoogwaardige openbaar vervoersas te realiseren voor deze lijnen van het kernnet. Het kadert binnen de heraanleg van de Doorniksewijk en de Doorniksesteenweg. Een trambus moet zorgen voor een vlotte verbinding langsheen een groene en levendige mobiliteitsas waarlangs nog veel potentieel is voor slimme ruimtelijke verdichting. Er is voor deze HOV-verbinding voorlopig nog geen definitieve beslissing genomen qua inrichting, maar het principe voor deze as als HOV-verbinding ligt wel vast.

Figuur 13: Traject hoogwaardig openbaar vervoer (stad Kortrijk)

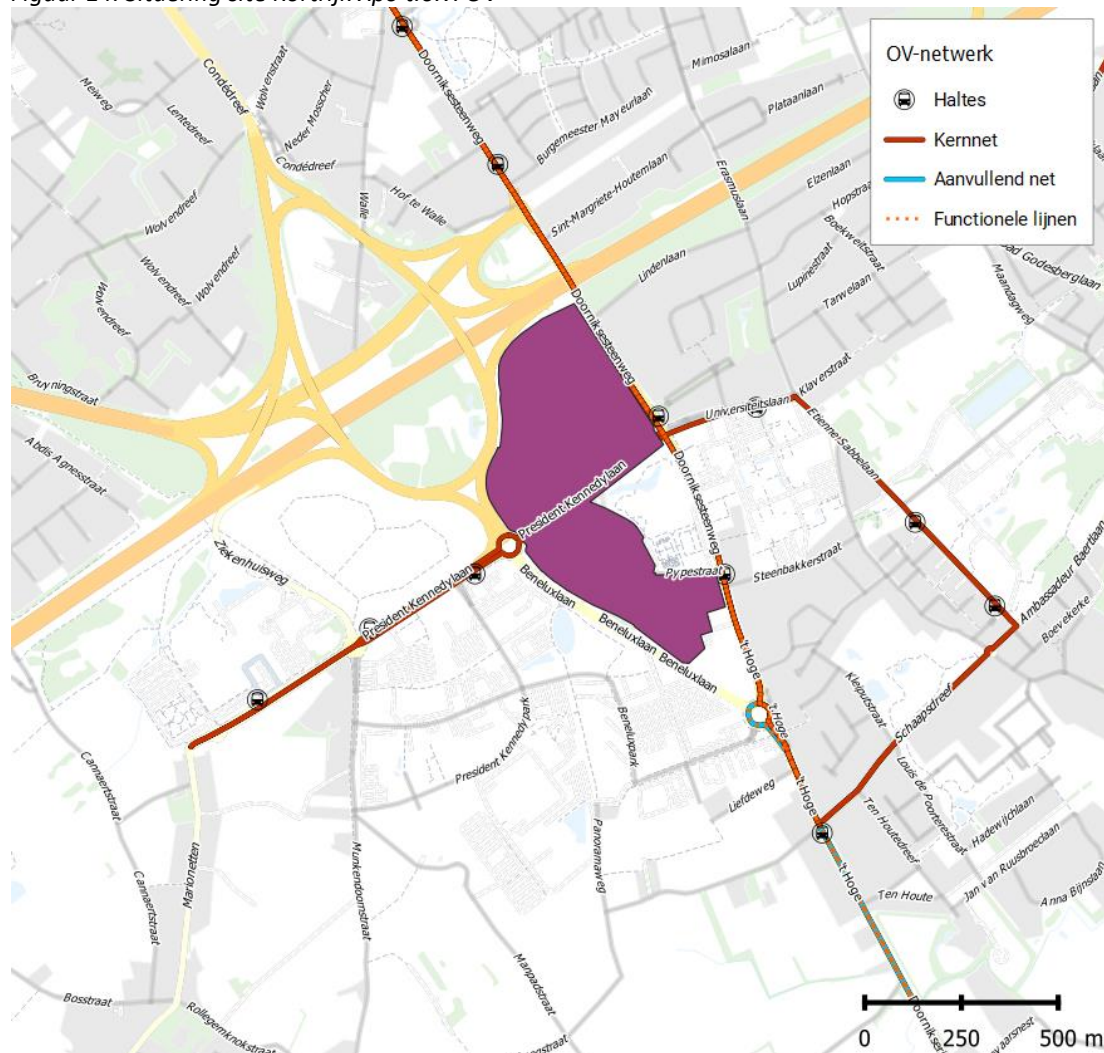


De functionele lijn op de N50 bestaat uit buslijn 16 (Kortrijk – Rollegem – Moeskroen). Haltes vlakbij de site van Xpo zijn 'Kortrijk halve Jan' en 'Kortrijk Kinopolis Xpo'.

Het regionaal mobiliteitsplan is nog niet gefinaliseerd en wordt in deze multicriteria-analyse ook niet in beschouwing genomen. Echter dient opgemerkt te worden dat 'Hoog-Kortrijk' in aanmerking komt als potentiële regionale en multimodale knoop. Een overstappunt op de HOV-as in combinatie met fietsdeelsystemen en andere vervoersfunctionaliteiten kunnen hier uitgespeeld worden. In kader van bereikbaarheid voor zachte weggebruikers, maar ook fietsparkeercapaciteit kan dit positief beoordeeld worden.

De afstand tot het station bedraagt ongeveer 3 kilometer. Via de N50 bieden verschillende buslijnen een vlotte verbinding met de stationsomgeving en het centrum van Kortrijk mogelijk. De verbinding naar het station van het kernnet duurt ongeveer een 13 tal minuten, een HOV-as kan die reistijd mogelijks nog inkorten.

Figuur 14: Situering site Kortrijk Xpo t.o.v. OV



### C. Gemotoriseerd verkeer

Er zijn relatief veel spelers in de omgeving die een bepaalde verkeersgeneratie met zich meebrengen (Schoolcampus van Vives, het bedrijvenpark (Kennedypark-Beluxpark), Syntra-West en de Decathlon). Er is reeds in de huidige toestand een groot parkeeraanbod in de omgeving. In de directe omgeving zijn bovendien al parkeerregimes in functie van Kortrijk Xpo om het parkeren te sturen en de overlast op de woonwijk te beperken.

Het reeds aanwezige parkeerareaal biedt veel mogelijkheden voor meervoudig gebruik. Ook bijkomende parkeercapaciteit voor het voetbalstadion kan uitgewisseld worden met andere functies of ingezet worden als P+R capaciteit gelinkt aan de HOV-verbinding.

De site ontsluit via De President Kennedylaan, opgenomen als een secundaire weg type II. De rotonde van de President Kennedylaan geeft aansluiting op- en afrittencomplex 'Hoog Kortrijk'. De verbinding kan gemaakt worden met ofwel de E17, R8 of de N323 (Condédreef). Piekintensiteiten kunnen ook hier voor een verzadiging zorgen van de lokale wegen in de nabijheid van de site. Binnen het GRUP K-R8 wordt de optimalisatie van dit complex in afstemming met de verschillende potentiële ruimtelijke ontwikkelingen in beschouwing genomen. Ontsluiting via de N50 (Doorniksesteenweg), opgenomen als lokale weg type 3 biedt eveneens de mogelijkheid om aan te sluiten op dit complex.

### 3.3.2.4. Alternatief 4: Weggevoerdenlaan (site van Marcke)

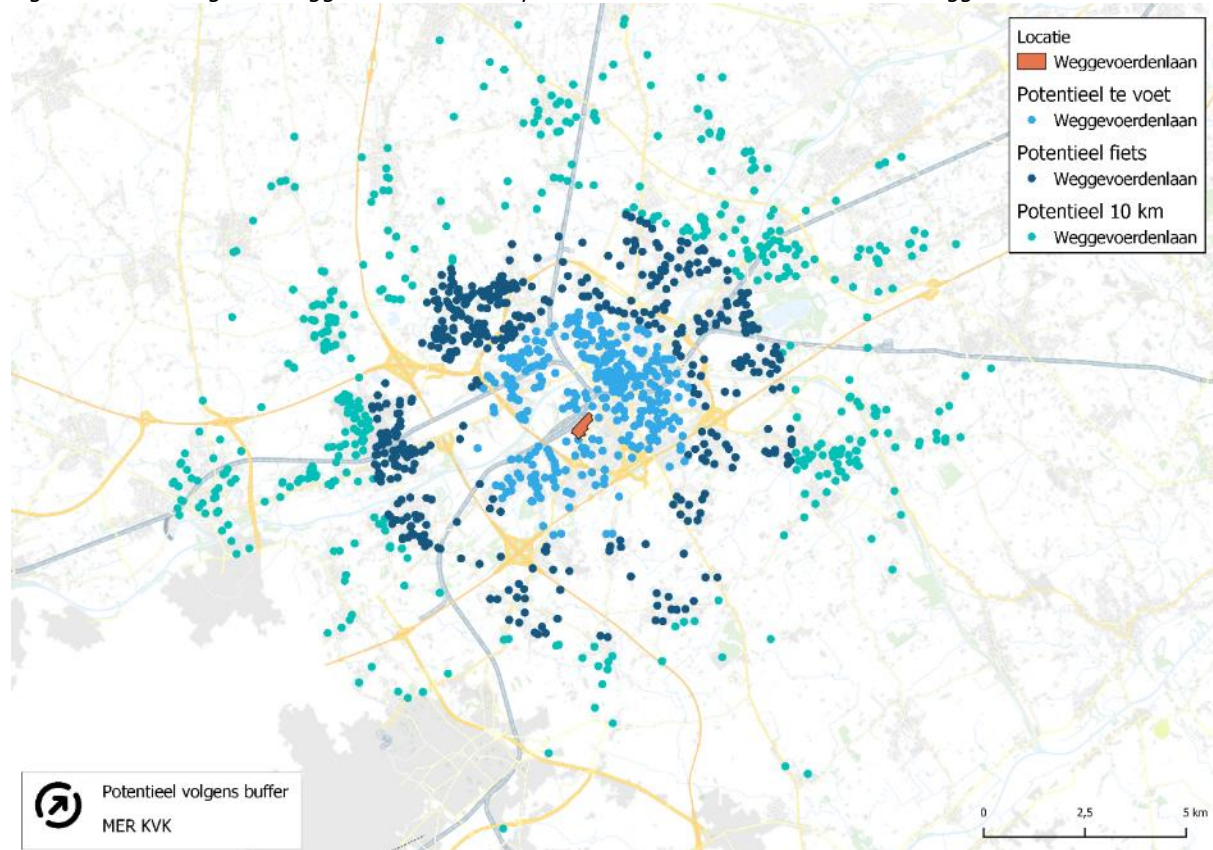
#### A. Zachte weggebruikers

De site van de Weggevoerdenlaan ligt op ongeveer een kilometer van het historische centrum. Het gebied is te situeren in de zone begrensd door de Weggevoerdenlaan, Pottelberg en de Burgemeester Felix de Bethunelaan. De site is aangeduid als industriegebied in het gewestplan en wordt begrensd door 'woongebied' in het zuiden enerzijds en een 'gebied voor gemeenschapsvoorziening en openbaar nut' in combinatie met 'woongebied' in het noorden anderzijds.

Het projectgebied ligt dicht bij het centrum en er is veel woongebied in de nabije omgeving. Het maakt dat de buffer van 2,5 km rondom de zone resulteert in een relatief hoog aandeel van 30% van het totale aantal abonnees van de afgelopen drie seizoenen (2017-2020). Het fietspotentieel is eveneens iets hoger dan de bovenstaande projectsites met een aandeel van 59%. De bufferzone van 10km komt ongeveer overeen met de buffers van de andere mogelijke locaties en omvat 79%.

Parallel met de Weggevoerdenlaan loopt de fietssnelweg F376, de verbinding tussen Kortrijk en Moeskroen. Het biedt fietsers de mogelijkheid om zich ongehinderd richting het station en het centrum van de stad te begeven. Pottelberg is opgenomen in het bovenlokaal functionele fietsroutenetwerk. In de toekomstvisie van Kortrijk wordt het zuidwestelijke deel van de Weggevoerdenlaan opgenomen als tertiaire stedelijke fietsroute. Daarnaast wordt ook een (te realiseren) stedelijke fietsroute opgenomen doorheen de site zelf.

Figuur 15: Situering site Weggevoerdenlaan en potentieel voor verschillende zachte weggebruikers



## B. Openbaar vervoer

Zowel in de Weggevoerdenlaan als in de Pottelberg lopen buslijnen van het aanvullend net. In de Pottelberg betreft het lijn 83 (Moeskroen – Aalbeke – Kortrijk). In de Weggevoerdenlaan gaat het om lijn 81 (Kortrijk – Lauwe – Menen). Er liggen een viertal haltes op korte afstand van de site van de Weggevoerdenlaan. Lijn 81 doet de haltes 'Kortrijk Verruellaan' en 'Kortrijk Pottelberg' aan, bij lijn 83 is dit 'Kortrijk Stelplaats' en 'Kortrijk Bouwcentrum'.

Het station is op ongeveer 1 à 1,5 km te situeren van de site. De reistijd bedraagt slechts een tweetal minuten. Dit maakt het mogelijk voor voetgangers om zich te voet naar de stationsomgeving te begeven langsheen de N43 (Aalbeeksesteenweg).

Figuur 16: Situering site Weggevoerdenlaan t.o.v. OV



## C. Gemotoriseerd verkeer

Het parkeeraanbod van 800 plaatsen van het kleinhandelscomplex in combinatie met enkele andere voorzieningen (zoals bowling, fitness...) biedt mogelijkheden tot complementair gebruik. De parking is aan de overzijde van de Weggevoerdenlaan te situeren en kan mits omkaderende maatregelen ingezet worden. Net als voor de site van de Brugsesteenweg zal handhaving nodig zijn om te voorkomen dat er parkeeroverlast ontstaat in de stedelijke context rondom de site.

De dichtstbijzijnde weg van hogere categorie is de R8 die op een 800 tal meter van de site te situeren is en opgenomen wordt als hoofdweg. N43, een secundaire weg type II. De N43 (Pottelberg) is een secundaire weg type 2 en staat in voor de verbinding. De site wordt langs de andere zijde begrensd door de Engelse Wandeling (verder richting centrum de Weggevoerdenlaan). Deze is opgenomen als lokale weg type 2 en biedt eveneens ontsluitingsmogelijkheden voor het gemotoriseerd verkeer. Via de lokale wegen ten noorden van de site is het eveneens mogelijk om te ontsluiten, maar dit wordt niet wenselijk geacht vanuit verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. Bovendien zal de beperkte capaciteit van deze lokale wegen bij piekbelasting voor veel terugslag zorgen.

Net als bij de Brugsesteenweg zal de ontsluitende infrastructuur aangepakt dienen te worden en zal voldaan dienen te worden aan enkele randvoorwaarden (zoals bijvoorbeeld een specifieke verkeerscirculatie of verplichte ontsluiting via de autoluwere Engelse Wandeling) om verkeersoverlast te beperken tot een minimum.

### 3.3.2.5. Alternatief 5: Brugsesteenweg (site Mewaf)

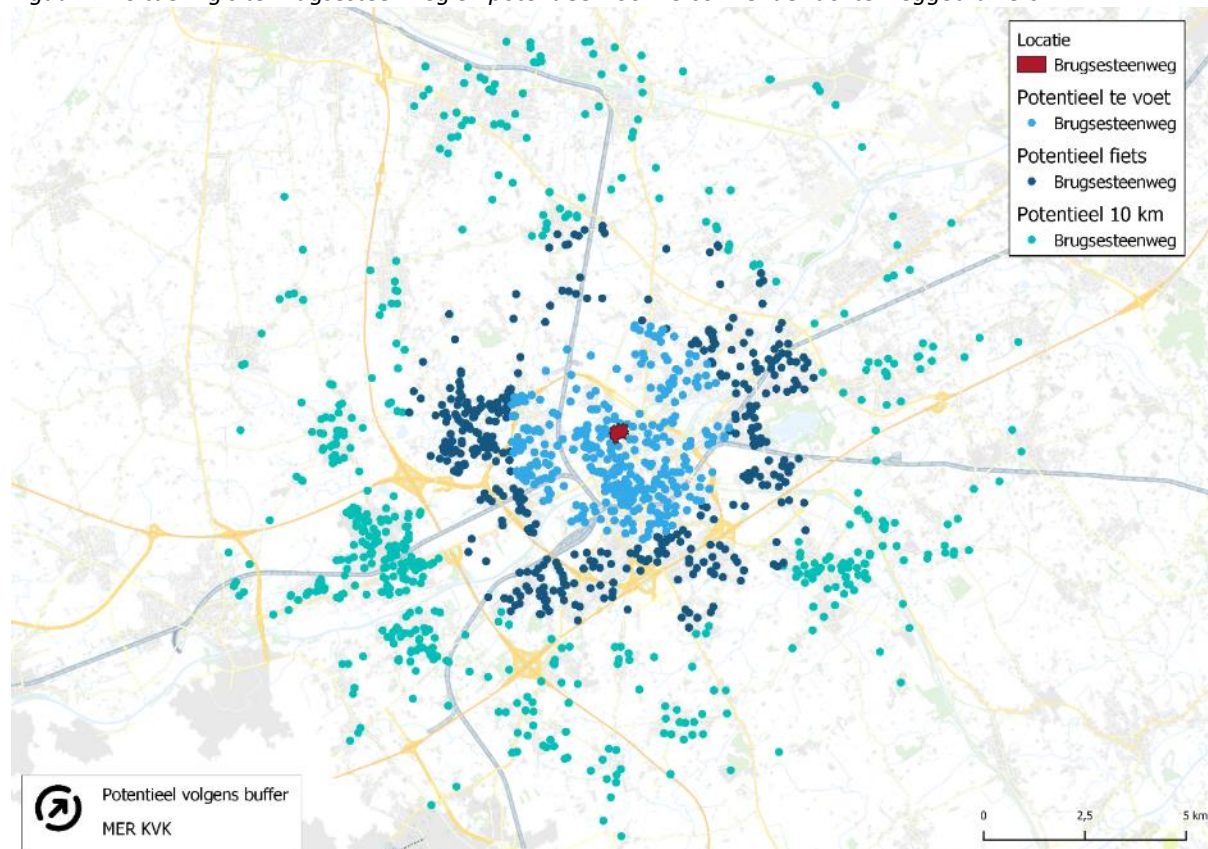
#### A. Zachte weggebruikers

De Brugsesteenweg is net als de site van de Weggevoerdenlaan te situeren binnen een meer stedelijke context. De locatie ligt op zo'n 1,5km ten noorden van het centrum van Kortrijk. Met uitzondering van de N50 (Brugsesteenweg) wordt het gebied omringd door lokale wegen en relatief dichtbebouwd gebied. In het gewestplan is de zone opgenomen als 'industriegebied'. De zone wordt zo goed als volledig omringd door 'woongebied'.

Er is veel bewoning in de directe omgeving van de site. De eerste buffer van 2,5 km omvat logischerwijs het hoogste aandeel van 32%. Het fietspotentieel is met 56% net iets minder hoog dan voor de site van de Weggevoerdenlaan. De 10km-bufferzone omvat 80% van de abonnees. Zelfs binnen de stedelijke context scoort deze laatste buffer in lijn met de andere sites.

De Izegemsestraat is opgenomen als fietssnelweg F361 tussen Roeselare en Kortrijk. Via een deel van de R36 en de Overleiestraat kan het centrum bereikt worden langsheen deze aangeduide route. De Brugsesteenweg en de Kleine Ieperstraat zijn opgenomen in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. De verbinding tussen beide is eveneens opgenomen, maar dient nog gerealiseerd te worden. Bij de toekomstvisie van de stad takt een stedelijk primaire fietsroute af van de fietssnelweg F361 om vervolgens het Heulebeke pad te volgen. Er dient nog een deel gerealiseerd te worden om de lus met de Brugsesteenweg te vervolledigen. Eveneens opgenomen in de toekomstvisie is een stedelijke route die de Kleine Ieperstraat verbindt met het te realiseren deel van Heulebeke pad.

Figuur 17: Situering site Brugsesteenweg en potentieel voor verschillende zachte weggebruikers



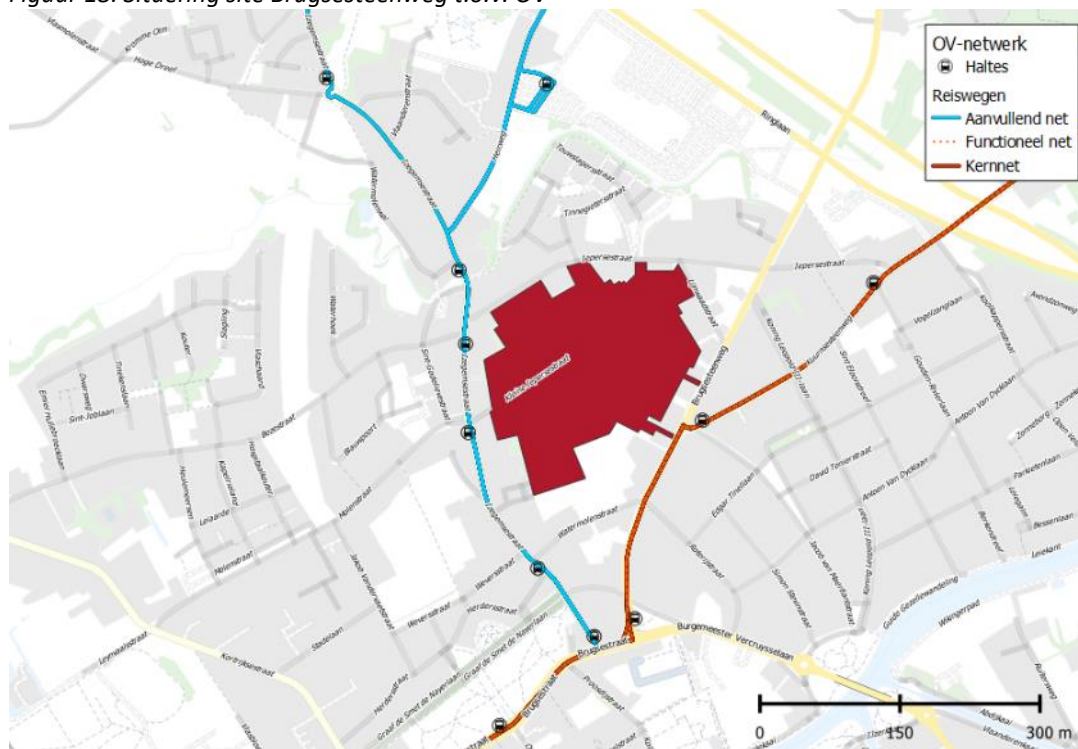


## B. Openbaar vervoer

Ten westen van de site nabij de Brugsesteenweg loopt het aanvullend net. Ter hoogte van de Brugsesteenweg, ten oosten van de site rijden buslijnen van het kernnet en het functioneel net. Het kernnet omvat lijn 50 (Kortrijk – Kuurne – Harelbeke) en lijn 52 (Kortrijk – Ingelmunster – Meulebeke – Tielt) opgenomen als A-lijnen. Het functionele net bestaat uit lijn 54 (Wielsbeke – Oostrozebeke – Kortrijk). De drie lijnen doen de halte ‘Kortrijk Samenkomst’ aan. Het aanvullende net bestaat uit lijn 6 (Kortrijk Station – Heule Shopping Center) en lijn 60 (Kortrijk – Heule – Lendeledede – Izegem – Roeselare). De dichtstbijzijnde haltes voor het aanvullende net zijn ‘Heule Samenkomst’ en ‘Heule Bozestraat’.

Het station is op iets meer dan 2 kilometer van de site gelegen. De opgesomde buslijnen bieden een rechtstreekse verbinding, die ongeveer 12 minuten duurt.

Figuur 18: Situering site Brugsesteenweg t.o.v. OV



## C. Gemotoriseerd verkeer

Op een 300 tal meter van de projectsite is het winkelcentrum ‘Ring Shopping’ te situeren met een aanzienlijk parkeeraanbod (2000 parkeerplaatsen). Dit parkeerareaal biedt potentieel om mee in te zetten bij voetbalmatchen. De verbinding tussen beide locaties is om echter een aandachtspunt gezien hiervoor een bestaande woonwijk doorkruist moet worden. Deze grote supportersstromen zullen een sterke impact hebben tijdens voetbalmatchen. Daarnaast zal de wandelroute op verschillende plaatsen geoptimaliseerd moeten worden (bv. brug over de Heulebeek).

Los van ‘Ring shopping’ bieden ook de omliggende woonwijken een groot parkeerareaal als alternatief aan. De nodige milderende maatregelen zullen nodig zijn om het parkeerareaal voor bewoners te garanderen bij voetbalmatchen.

De voornaamste toegang tot de site is de N50 (Brugsesteenweg). Deze weg is opgenomen als secundaire weg type II en geeft over relatief beperkte afstand aansluiting op de R8. Het traject vanaf de R8 is echter minder evident: de Izegemstraat en de Leperstraat zijn lokale wegen type 2, in een dichtbebouwde omgeving.

De meest logische route richting R8 heeft bij piekintensiteiten, net als de N50 het risico op een beperkte verkeersafwikkeling wat sluiptrouwen door de dichtbebouwde omgeving in de hand zal werken. Voornamelijk verkeersleefbaarheid is een zeer groot aandachtspunt voor de ontsluiting van deze site als voetbalstadion.

### 3.3.3. Synthese en conclusies

Op basis van voorgaande kwantitatieve en kwalitatieve analyse werd een beoordelingsscore toegekend voor de verschillende modi en de verschillende locaties. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de toegekende scores en een totaalscore voor de discipline mens-mobiliteit.

Criteria	Kop van Evolis	Kapel ter Bede	Xpo + P&R	Weggevoerdelaan	Brugsesteenweg
<b>Zachte weggebruikers</b>					
Voetgangers	+1	+1	+1	+2	+2
Fietsers	+1	+1	+1	+2	+2
Bereikbaarheid voor zachte weggebruikers	+1	+2	+2	+2	+2
Fietsparkeren	+1	+1	+2	+1	+1
<i>Gemiddelde score</i>	<i>(+1)</i>	<i>(+1,25)</i>	<i>(+1,5)</i>	<i>(+1,4)</i>	<i>(+1,4)</i>
<b>Openbaar Vervoer</b>					
Capaciteit OV	+2	+1	+3	+2	+2
<b>Gemotoriseerd verkeer</b>					
Parkeren	+3	+1	+3	+2	+1
Bereikbaarheid gemot. verkeer	+3	-1	+3	+1	-1
<i>Gemiddelde score</i>	<i>(+3)</i>	<i>(0)</i>	<i>(+3)</i>	<i>(+2)</i>	<i>(0)</i>
<b>TOTAAL (GEM = 11)</b>	<b>13</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	<b>12</b>	<b>9</b>

Uit bovenstaande beoordeling blijkt dat de criteria met betrekking tot de zachte weggebruikers niet meteen onderscheidend zijn: alle sites scoren goed. Voor wat betreft OV scoort Kapel ter Bede het minste vergeleken met de andere sites. Het grootste verschil zit echter bij de criteria voor gemotoriseerd verkeer, waarop de sites Kapel ter Bede en de Brugsesteenweg als enige negatief worden beoordeeld. Hoewel de site Weggevoerdelaan hiervoor beperkt positief scoort, blijft er een groot verschil met bestaande sites Kop van Evolis en Xpo + P&R.

De site Xpo + P&R scoort algemeen genomen het beste. Verschillende factoren spelen een doorslaggevende rol:

- De afstand tot het centrum maakt dat de meeste abonnees met de fiets of zelfs te voet kunnen komen;
- De voorziene HOV-as ter hoogte van de Doorniksesteenweg faciliteert een snelle verbinding met het station en het centrum van de stad. Met betrekking tot het openbaar vervoer dient ook rekening gehouden te worden met de mogelijkheden voor de realisatie van een multimodaal knooppunt in de nabijheid van deze site;
- Parkeerplaats voor wagens kan voor dezelfde doeleinden gebruikt worden en bovendien parkeeroverlast in het centrum het centrum van de stad verder te ontlasten (cf. P+R-functie). Andersom bestaat ook de mogelijkheid om bestaand parkeerareaal van verschillende instanties in de omgeving te benutten mits afspraken gemaakt worden;
- De afstand tot het hogere weggennet met de E17 en R8 is minimaal. In het kader van GRUP K-R8 wordt het verkeerscomplex 'Kortrijk-Zuid' op termijn geoptimaliseerd.

Naast de site Xpo + P&R scoren ook de locaties Kop van Evolis en Weggevoerdelaan goed. De sites Kapel ter Bede en Brugsesteenweg halen beiden een score lager dan 10, en scoren dus het minst goed voor mobiliteit.

### 3.4. Stap 2: Beoordeling milieucriteria

#### 3.4.1. Inleiding

De bekomen criteriumwaarden worden omgezet in scores tussen 0 en -3. Behalve voor de criteria waarbij de scoretoekenning kwalitatief gebeurt, is er een direct rekenkundig verband tussen de criteriumwaarden en de scores, gebaseerd op de logaritme met grondgetal 4. Een scoreverschil van 1 komt dus overeen met een factor 4 verschil in criteriumwaarde (en een verschil van 0,5 met een factor 2). Voor elk criterium wordt gestreefd naar een zo evenwichtig mogelijke spreiding van de scores tussen 0 en -3, waardoor de grenswaarden per klasse verschillen van criterium tot criterium. In de volgende paragrafen worden de toegepaste grenswaarden voor de scoretoekenning telkens per criterium aangegeven.

In tegenstelling tot de discipline mobiliteit is de scoretoekenning voor de milieucriteria niet gericht op waar de opportuniteiten liggen, maar wel op de impact die veroorzaakt wordt als gevolg van de nieuwe infrastructuur. Omdat er nagenoeg altijd impact is, worden er geen positieve scores toegekend, maar liggen de waarden steeds tussen 0 en -3, zodat duidelijk wordt op welke site er het minste impact verwacht wordt van het voetbalstadion.

Voor de ruimtelijke afbakening van de verschillende locatiealternatieven en een bespreking van het huidige ruimtegebruik verwijzen we naar hetgeen staan vermeld in de startnota. Figuren met de huidige contouren van de sites zijn terug te vinden in bijlage 4.

#### 3.4.2. Biodiversiteit

##### 3.4.2.1. Criterium impact op waardevolle ecotopen

De ligging ten aanzien van beschermde natuurgebieden (SBZ's, VEN-gebieden, reservaten...) is in dit geval geen onderscheidend criterium omdat deze niet voorkomen in de nabije omgeving van de locaties.

Als criterium wordt de mogelijk directe inname van waardevolle ecotopen beoordeeld. De beoordeling gebeurt op basis van de Biologische Waarderingskaart (BWKv2; met name waardering w, wz en z) en expert-beoordeling door terreinbezoek. Het terreinbezoek ging door op 24 april 2021.

De grenswaarden voor de scoretoekenning zijn als volgt:

Criteriumwaarde (ha)	Afgeleide logwaarde	Score	1 – 2	1,25 – 1,75 (1,5)	-1/-2
< 0,25	< 0,25 (0)	0	2 – 4	1,75 – 2,25 (2)	-2
0,25 – 0,5	0,25 – 0,75 (0,5)	0/-1	4 – 8	2,25 – 2,75 (2,5)	-2/-3
0,5 – 1	0,75 – 1,25 (1)	-1	> 8	> 2,75 (3)	-3

Wanneer een locatie nabij een aaneengesloten groenpool<sup>6</sup> ligt, wordt deze score met 1 eenheid gewijzigd in negatieve zin (bv. -2 wordt -3) gezien de impact van verstoring die door het programma zal ontstaan. Wanneer het nabij een aaneengesloten groenpool ligt, maar er reeds een belangrijk verstoringssituatie is, wordt de score met -0,5 eenheid gewijzigd (vb. -2 wordt -2,5).

Ver-snipperingseffecten worden niet verwacht omdat al de voorgestelde sites liggen ingebed in verstedelijkt weefsel (bedrijventerrein, verkeerswisselaars, bebouwing, e.d.). De sites Kop van Evolis en Kapel ter Bede maken enkel planologisch deel uit van het verstedelijkt weefsel, de terreinen zijn in de huidige situatie nog onbebouwd.

Toegepast op de te onderzoeken locaties, geeft dat het volgende resultaat:

Locatiealternatief	Bespreking	Score
Kop van Evolis	<ul style="list-style-type: none"><li>Inname van ruim 3 ha biologisch waardevolle percelen.</li><li>Bosdecreet van toepassing</li><li>Niet in de onmiddellijke nabijheid van een belangrijke groenpool</li></ul>	-2
Kapel ter Bede	<ul style="list-style-type: none"><li>Inname van ruim 3 ha biologisch waardevolle percelen.</li><li>Bosdecreet van toepassing</li></ul>	-2

<sup>6</sup> Een groenpool is een uitgestrekte groene long in of net buiten de stad, waar stadsbewoners van kunnen genieten.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Niet in de onmiddellijke nabijheid van een belangrijke groenpool</li> </ul>	
<b>Xpo + P&amp;R</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen Inname van biologisch waardevolle percelen.</li> <li>• Ligt in de onmiddellijke nabijheid van het Kennedybos</li> </ul>	0/-1
<b>Weggevoerdenlaan (site Van Marcke)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen Inname van biologisch waardevolle percelen.</li> <li>• Niet in de onmiddellijke nabijheid van een belangrijke groenpool</li> </ul>	0
<b>Brugsesteenweg (site Mewaf)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen Inname van biologisch waardevolle percelen.</li> <li>• Niet in de onmiddellijke nabijheid van een belangrijke groenpool</li> </ul>	0

### 3.4.2.2. Conclusie

Dat houdt, wat **biodiversiteit** betreft, een voorkeursvolgorde in van:

1. Weggevoerdenlaan (site van Marcke)  
Brugsesteenweg (site Mewaf)
2. Xpo + P&R
3. Kop van Evolis  
Kapel ter Bede

De minste inname van waardevolle ecotopen gebeurt logischerwijze op die sites waar vandaag al het meeste bebouwing aanwezig is. Er wordt best gezocht naar een inpassing van het voetbalstadion (en aanvullend programma) waarbij de meest waardevolle delen van het plangebied behouden worden. De landschappelijke en groene omkadering van het programma biedt potentieel voor de ontwikkeling van biodiversiteit in de stad.

### 3.4.2.3. Verslag terreinbezoek

#### Kop van Evolis

Situering: aaneengesloten zone in “oksel” N8 Oudenaardesteenweg en E17. In de site is wegenis aangelegd in functie van verdere ontwikkeling. Een groene structuur met bomenrijen en kortgeschoren beukenhagen is aangelegd. De site is volledig onbebouwd met uitzondering van wegenis en een windturbine.

De niet-ontwikkelde percelen omvatten hoofdzakelijk grasland. Het gaat zowel om intensieve raaigrasgraslanden, als graslanden met dominantie van grote vossenstaart. De wegbermen zijn breed en zijn beheerd in gazonbeheer, maar met bloemenrijk aspect door de aanwezigheid van heel wat algemene gazononkruiden als madeliefje, ooievaarsbekje, ereprijs, paardenbloem. Dergelijke onkruiden vormen een stabiele nectarbron voor nuttige insecten, met name wilde bijen. Het in bloei laten komen ervan is dan ook zeer relevant. De kavel van minstens één bedrijf is ook in gazonbeheer, maar zonder bloemenrijk aspect. Het is aan te bevelen op alle kavels te streven naar bloeirijkdom in functie van ongewervelden.

Achter de aanduiding “Evolis 1-9” is een zone struweel en verruigd grasland aanwezig. In die zone staan imposante oude knotwilgen. Het verruigd grasland omvat algemene ruigtekruiden als grote brandnetel, witte dovenetel, paarse dovenetel, hondsdrif, kroppaar, akkerdistel, zevenblad. Het struweel omvat onder meer wilgen, vlier, meidoorn, kornoelje en een notelaar. Het is het leefgebied van heel wat kleine zangvogels. Tijdens terreinbezoek werden fazant, diverse mezen, koekoek, houtduif en vinken vastgesteld – waarvan vermoedelijk ook broedterritoria in dit struweel. Boerenzwaluw foerageert boven en rondom deze zone.

Noordelijk van de aanduiding “Evolis 1-9” zijn verspreid kleine landschapselementen aanwezig – vermoedelijk zijn het relictten van onder meer hagen. Ook in deze houtige KLE’s zijn kleine zangvogels aanwezig. Ook noordelijk ligt een bosje met wilgen, meidoorn, kornoelje, kardinaalsmuts en vlier en in de ondergroei kruipend zenegroen, fluitenkruid, braam, e.a. Net zoals het eerder beschreven struweel en de KLE’s is dit bosje het leefgebied van heel wat vogels, met broedterritoria.

Op het einde van de interne ontsluitingsweg (noordzijde), staat een windturbine en daarachter een rietzone. Het gaat om gesloten riet, zonder bloeiende kruidvegetatie. Tussen de windturbine en de rietzone wordt groenafval gestort. Doorheen het volledige plangebied is ruimschoots verlichting voorzien. Er staat verlichting langs de interne ontsluitingsweg, maar ook parallel aan deze ontsluitingsweg (i.f.v. een toekomstige wandelas?).



Interne ontsluitingsweg Evolis, beplant met bomenrijen en strak geknipte beukenhagen.



Bloemenrijk aspect bermen in gazonbeheer.



Grasland dominante fase grote vossenstaart



Kavel in kort gazonbeheer zonder bloeiaspect.



Struweelzone



Imposante knotwilgen

Struweelzone



Verspreide houtige KLE



Bosje





Verlichting op het terrein, op een afstand van en parallel met de interne wegenis



Rietstrook achter windturbine aan noordzijde terrein



Groenafval tussen de rietzone en de windturbine

### Kapel ter Bede

De site Kapel ter Bede omvat open landbouwgebied achter de gebouwen van Wienerberger en rond de site Vives. Het gaat om akkers en intensieve graslanden. Bij terreinbezoek werden 4 hazen vastgesteld.

Aansluitend op de E17 is een vroegere kasteelparksite gelegen. Het kasteelpark is een relict van een groter domein waarvan de aanleg teruggaat op 1813 waarin het aangelegd werd als Engels landschapspark. Door de aanleg van de autosnelweg E17 (1966-1967) werd het park doorsneden.

Op vandaag zijn nog relictten van het vroegere kasteelpark aanwezig, met name de vijver waarin een eilandje, inplanting van solitaire bomen en bomengroepen en relictten van stinzenplanten. Er is een verhoogde zone (ijskelder?) en een gemetst brugje. Het bomenbestand omvat zowel de typische parkbomen uit de periode van aanleg zoals Paardenkastanje, als inheemse soorten als zomereik, beuk, haagbeuk, linde en gewone esdoorn. In de struiklaag komen onder meer hulst, meidoorn, liguster en iep voor (met vrij sterke verjonging van iep). Sneeuwbes is een minder gewenste soort in de stuiklaag. De kruidlaag omvat soorten als geel nagelkruid, bosandoorn, braam, en stinzenplanten als salomonszegel, speenkruid en gevlekte aronskelk.

De vijver omvat een zone met dominantie van lisdodde en een zone met interessante kruidenrijke moeras- en oeverplanten waaronder wolfspoot. Aan oostzijde van het bosje is een ondiepe geul met stromend water (kwel).

Verstoringsindicatoren zijn amper aanwezig in dit park/bos. Bij terreinbezoek werden diverse algemene zangvogels vastgesteld, vermoedelijk met broedterritoria.



Zicht vanop Luipaardweg nabij gebouw Vives richting E17



Al is de haas nog zo snel...



Site kasteelpark



Vroegere ijskelder?





Stinzenflora: speenkruid, gewone salomonszegel, gevlekte aronskelk, bosviooltje



Kasteelvijver



Eik op "eilandje" in kasteelvijver



Gracht/greppel aan oostzijde van het park



Oever- en moerasvegetatie kasteelvijver



### 3.4.3. Landschap en onroerend erfgoed

#### 3.4.3.1. Criterium impact op beschermd onroerend erfgoed

Hier wordt de ligging nagegaan ten opzichte van de vastgestelde landschapsatlasrelicten (LR), beschermde cultuurhistorische landschappen (BL), monumenten (BM) en stads- of dorpsgezichten (BSDG). Gebouwen opgenomen in de vastgestelde inventaris bouwkundig erfgoed worden buiten beschouwing gelaten wegens hun beperkte beschermingsgraad en de meestal beperkte oppervlakte. In het plan-MER worden deze uiteraard wel mee in beschouwing genomen.

De scoretoekenning gebeurt kwalitatief en is als volgt:

Criteriaamwaarde	Score
Projectsite ligt volledig binnen beschermd onroerend erfgoed	-3
Projectsite ligt gedeeltelijk binnen beschermd onroerend erfgoed of omvat een beschermd goed van beperkte oppervlakte	-2
Projectsite grenst aan beschermd onroerend erfgoed of ligt in het gezichtsveld	-1
Projectsite grenst niet aan beschermd onroerend erfgoed of ligt niet in het gezichtsveld	0

Toegepast op de te onderzoeken locaties, geeft dat het volgende resultaat:

Locatiealternatief	Bespreking	Score
Kop van Evolis	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen inname beschermd onroerend erfgoed</li> <li>• Grenst niet aan beschermd onroerend erfgoed en ligt niet in het gezichtsveld</li> </ul>	0
Kapel ter Bede	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Site omvat BM Onze-Lieve-Vrouw ter Bedekapel (MB 09/03/1983)</li> <li>• Grenst niet aan beschermd onroerend erfgoed, maar ligt wel in het gezichtsveld van BM Site van NV Céramique et briquettes mécaniques du Littoral: droogloodsen.</li> </ul>	-2
Xpo + P&R	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen inname beschermd onroerend erfgoed</li> <li>• Grenst niet aan beschermd onroerend erfgoed, maar ligt wel in het gezichtsveld van BM en BSDG Landhuis/kasteel 't Hooghe (MB 28/05/2003)</li> </ul>	-1
Weggevoerdenlaan (site Van Marcke)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Site omvat BM Tentoonstellingspaviljoen Expo 58 (MB 12/07/2005)</li> <li>• Grenst niet aan beschermd onroerend erfgoed en ligt niet in het gezichtsveld</li> </ul>	-2
Brugsesteenweg (site Mewaf)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen inname beschermd onroerend erfgoed</li> <li>• Grenst niet aan beschermd onroerend erfgoed en ligt niet in het gezichtsveld</li> </ul>	-0

### 3.4.3.2. Conclusie

Dat houdt, wat **landschap en onroerend erfgoed** betreft, een voorkeursvolgorde in van:

1. Kop van Evolis  
Brugsesteenweg (site Mewaf)
2. Xpo + P&R
3. Kapel ter Bede  
Weggevoerdenlaan (site Van Marcke)

Voor de site Xpo + P&R zal de inplanting van het voetbalstadion moeten voldoen aan de randvoorwaarden inzake landschappelijke integratie met het aangrenzend beschermd monument en stadsgezicht 'Landhuis 't Hooghe met park', zoals een hoogtebeperking van de nieuwe gebouwen (vnl. relevant voor aanvullend programma).

Voor de sites Kapel ter Bede en Weggevoerdenlaan (site Van Marcke) zal het ontwerp moeten uitgaan van behoud en integratie van de beschermde monumenten bij het stadionontwerp.

### 3.4.4. Mens – ruimtelijke aspecten

#### 3.4.4.1. Criterium impact op ruimtegebruik

Hier wordt de impact op het huidige ruimtegebruik met als onderscheidend criterium of de ruimte al ingenomen of bebouwd is. Doorwegende factor is of er voor het nieuw multifunctioneel voetbalstadion nieuwe open ruimte moet worden aangesneden of niet (cf. principes van het BRV). Hierbij wordt rekening gehouden met parameters zoals aandeel bijkomend ruimtebeslag, hergebruik van bestaande gebouwen, meervoudig parkeergebruik, verweving van het aanvullend programma met reeds bestaand functies in de omgeving etc.

De scoretoekenning gebeurt kwalitatief en is als volgt:

Criteriumwaarde*	Score
Projectsite is 100% niet ingenomen/bebouwd	-3
Projectsite is tussen de 50% en 100% niet ingenomen/bebouwd	-2
Projectsite is tussen de 0% en 50% niet ingenomen/bebouwd	-1
Projectsite is volledig ingenomen	0

(\* De percentages zijn slechts indicatief)

Wanneer een site niet bebouwd is, maar juridisch-planologisch wel in aanmerking komt voor een bepaalde ontwikkeling én er concrete plannen voorliggen om dat ook te doen, mocht er geen voetbalstadion komen, dan wordt de site beschouwd als volledig bebouwd, afhankelijk van het vooropgestelde programma.

Wanneer er op een locatie woningen moeten worden verworven om het voetbalstadion te kunnen realiseren, wordt de score met 1 eenheid verminderd, gelet op de impact voor de eigenaars (bv. -1 wordt -2).

Toegepast op de te onderzoeken locaties, geeft dat het volgende resultaat:

Locatiealternatief	Bespreking	Score
<b>Kop van Evolis</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Onbebouwd terrein voor 100% (m.u.v. wegenis en een windturbine)</li> <li>Indien hier geen voetbalstadion komt, zal de site worden ontwikkeld volgens de huidige bestemming (regionaal bedrijventerrein) met een gebied voor stedelijke functies op de kop. Bijgevolg beschouwen we deze site als volledig ingenomen.</li> </ul>	0
<b>Kapel ter Bede</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Terrein voor bijna 100% onbebouwd, behalve twee grootschalige gebouwen</li> <li>Ook hier biedt de huidige bestemmingscontext ontwikkelingsmogelijkheden voor bedrijventerrein in functie van onderzoeksactiviteiten en ondergeschikt daaraan stedelijke functies. Het bewaren van de landschappelijke kwaliteiten is echter een belangrijke randvoorwaarde. Bij de realisatie van het maximale aanvullend programma zal een groot deel hiervan verdwijnen. In tegenstelling tot de site Kop van Evolis liggen voor Kapel ter Bede bovendien niet meteen ontwikkelingsplannen klaar (als alternatief voor het voetbalstadion), want tot op de dag van vandaag raken de terreinen maar moeilijk ingevuld. De site wordt daarom beschouwd als tussen de 50% en 100% niet ingenomen/bebouwd.</li> </ul>	-2
<b>Xpo + P&amp;R</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Terrein voor 100% ingenomen door de hallen van de Xpo (eigendom stad Kortrijk, m.u.v. VRT-gebouw), de P&amp;R, de brandweersite en de bestaande gebouwen van de site Syntra.</li> </ul>	0
<b>Weggevoerdenlaan (site Van Marcke)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Terrein voor 100% ingenomen door (leegstaande) gebouwen.</li> </ul>	0
<b>Brugsesteenweg (site Mewaf)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Terrein voor minder dan 50% ingenomen door leegstaande gebouwen, en enkele private woningen. Het binnengebied kent nog een landbouwgebruik.</li> <li>Centraal op de site liggen een zestal woningen die niet behouden kunnen blijven en daarnaast zullen er op de Brugsesteenweg (N50) zelf ook een aantal woningen moeten wijken voor minstens twee grote toegangen tot het terrein voor autoverkeer. De enige rechtstreekse toegang op vandaag vanuit de N50 is immers een smalle doorgang tussen twee huizen van 12 m breed.</li> </ul>	-2

#### 3.4.4.2. Conclusie

Dat houdt, wat **mens – ruimtelijke aspecten** betreft, een voorkeursvolgorde in van:

1. Kop van Evolis  
Xpo + P&R  
Weggevoerdenlaan (site Van Marcke)
2. Kapel ter Bede  
Brugsesteenweg (site Mewaf)

De sites Xpo + P&R en Weggevoerdenlaan (site Van Marcke) zorgen voor geen bijkomend ruimtebeslag. Voor de site Kop van Evolis is dat enkel juridisch-planologisch het geval. Mocht deze site niet in aanmerking komen voor een voetbalstadion, dan zal ze aansluitend op Evolis I en De Pluim ontwikkeld worden als bedrijventerrein. Het ruimtebeslag is het grootst op de site Kapel ter Bede. Voor de Brugsesteenweg is het verschil in ruimtebeslag minder uitgesproken, maar daar tegenover staat dat er een heel aantal woningen moeten worden verworven.

### 3.4.5. Mens – gezondheidsaspecten

#### 3.4.5.1. Criterium impact op bewoning

Als criterium voor de potentiële impact op bewoning wordt het aantal inwoners ingeschat wonend binnen de 300 m van de site. De geluids- en luchtemissies gelinkt aan een voetbalstadion treden heel lokaal op met de meeste impact op matchdagen. Een straal van 300 m is daarom aanvaardbaar om een eerste afweging te maken, want binnen dit gebied zal de potentiële impact op de bewoners het grootst zijn.

Het inschatten van het aantal bewoners binnen de 300 m van een alternatief is niet evident. Het laagste aggregatieniveau van bevolkingscijfers is de statistische sector, en de grenzen van deze sectoren stemmen uiteraard niet overeen met de getrokken bufferzones rond de sites. En ze stemmen ook maar zeer gedeeltelijk overeen met de grenzen tussen woongebied en niet-woongebied, die sterk bepalend zijn voor de ruimtelijke verdeling van de bewoning.

De inschatting van het aantal inwoners binnen de bufferzones gebeurt in een aantal stappen:

- Rond elke site wordt een buffer van 300 m getrokken;
- Alle statistische sectoren worden geselecteerd die in meer of mindere mate overlappen met de buffers;
- Binnen elk van deze statistische sectoren wordt de oppervlakte woongebied en niet-woongebied bepaald door kruising met de bestemmingsplannen;
- Binnen elke statistische sector wordt het % ingeschat van de inwoners binnen/buiten woongebied op basis van visuele interpretatie van de topokaart. Bij sectoren die volledig uit woongebied bestaan of waar het niet-woongebied geen enkele woning bevat, is dit uiteraard 100%. Bij sectoren zonder woongebied is dit 0%. Bij gemengde sectoren (vnl. verspreide bewoning-sectoren met een aantal als woongebied bestemde woonkorrels of -linten) wordt het aantal woningen geteld binnen/buiten woongebied (afhankelijk van wat het minst voorkomt) en vermenigvuldigd met 2,3 (gemiddeld aantal personen per woning in Vlaanderen). Het bekomen aantal inwoners wordt dan gedeeld door de totale bevolking van de betreffende sector en afgerond (bv. 60/40%). Op basis van de percentages wordt per sector het (benaderend) aantal inwoners binnen en buiten woongebied bekomen;
- De buffers worden gekruist met de kaart van de statistische sectoren, zodat de oppervlakte woon- en niet-woongebied bekomen wordt van elke sector binnen de betreffende buffer;
- Door het totaal aantal inwoners per sector te vermenigvuldigen met het % van de oppervlakte van die sectoren binnen een bepaalde buffer, wordt het aantal inwoners van die sector binnen die buffer bekomen. Dit gebeurt apart voor woongebied en niet-woongebied. Hierbij wordt dus verondersteld dat de bevolking binnen het woongebied resp. niet-woongebied van elke sector evenredig verdeeld is over het hele gebied.

Een concreet voorbeeld ter illustratie:

- Sector X heeft een oppervlakte van 100 ha en telt 300 inwoners, waarvan 5 ha en (naar schatting) 150 inwoners in woongebied en 95 ha en 150 inwoners in niet-woongebied;
- Sector X overlapt met de buffer van alternatief Y over een oppervlakte van 40 ha, waarvan 1 ha woongebied en 39 ha niet-woongebied;
- Het geschat aantal inwoners van sector X binnen de buffer bedraagt dan:  $150 \times 1/5 + 150 \times 39/95 = 30 + 62 = 92$  inwoners.

De grenswaarden voor de scoretoekenning zijn als volgt:

Criteriumwaarde	Afgeleide logwaarde	Score	400 – 800	1,25 – 1,75 (1,5)	-1/-2
< 100	< 0,25 (0)	0	800 – 1.600	1,75 – 2,25 (2)	-2
100 – 200	0,25 – 0,75 (0,5)	0/-1	1.600 – 3.200	2,25 – 2,75 (2,5)	-2/-3
200 – 400	0,75 – 1,25 (1)	-1	> 3.200	> 2,75 (3)	-3

Toegepast op de te onderzoeken locaties, geeft dat het volgende resultaat:

Locatiealternatief	Bespreking	Score
<b>Kop van Evolis</b>	Totaal aantal inwoners: 449, waarvan 236 inwoners geteld zijn in functie van de toekomstige ontwikkeling van het stedelijk woongebied Langwater. Voornamelijk impact op Morinnewijk in het westen en de toekomstige woonwijk Langwater in het zuidwesten.	-1/-2
<b>Kapel ter Bede</b>	Totaal aantal inwoners: 667 Voornamelijk impact op de bewoning ter hoogte van de Luipaardstraat in het noordoosten.	-1/-2
<b>Xpo + P&amp;R</b>	Totaal aantal inwoners: 325 Voornamelijk impact op de bewoning ten oosten ingesloten tussen de N50, de Lindelaan, de Erasmuslaan en de Universiteitslaan.	-1
<b>Weggevoerdenlaan (site Van Marcke)</b>	Totaal aantal inwoners: 1.297 Voornamelijk impact op de woonwijken ten zuidoosten van de site.	-2
<b>Brugsesteenweg (site Mewaf)</b>	Totaal aantal inwoners: 2.885 De site wordt volledig omringd door woonwijken.	-2/-3

### 3.4.5.2. Criterium impact op kwetsbare locaties

Dit criterium wordt op kwalitatieve wijze benaderd op basis van het aantal scholen, ziekenhuizen of rust- en verzorgingstehuizen en ten slotte kinderdagverblijven die zich bevinden in een straal van 300 m rondom de site.

Locatiealternatief	Aantal kwetsbare locaties	Totaal
<b>Kop van Evolis</b>	0	0
<b>Kapel ter Bede</b>	0	0
<b>Xpo + P&amp;R</b>	Scholen: 4 Kinderdagverblijven: 1	5
<b>Weggevoerdenlaan (site Van Marcke)</b>	Scholen: 7 Kinderdagverblijven: 1 Woonzorgcentra: 1 Gegroepeerde assistentiewoningen: 3	12
<b>Brugsesteenweg (site Mewaf)</b>	Scholen: 1 Kinderdagverblijven: 9	10

### 3.4.5.3. Conclusie

Wanneer beide beschouwde effecten worden gecombineerd, geeft dat de volgende scores:

Criteria	1 Kop van Evolis	2 Kapel ter Bede	3 Xpo + P&R	4 Weggevoerdenlaan (site van Marcke)	5 Brugsesteenweg (site Mewaf)
Bewoning (gem = 1.125)	449	667	325	1.297	2.885
Kwetsbare locaties	0	0	5	12	10

Globaal	-1/-2	-1/-2	-1	-2	-2/-3
---------	-------	-------	----	----	-------

Het aantal kwetsbare locaties binnen een straal van 300 m rondom de site wijzigt bijgevolg niets aan de globale score omdat de sites met het grootste aantal kwetsbare locaties (site Weggevoerdelaan en Brugsesteenweg) meteen ook de sites zijn met het hoogste aantal inwoners (potentieel gehinderden) binnen dezelfde perimeter.

Dat houdt, wat **mens - gezondheid** betreft, een voorkeursvolgorde in van:

1. Xpo+ P&R
2. Kop van Evolis  
Kapel ter Bede
3. Weggevoerdenlaan  
Brugsesteenweg

De sites Weggevoerdenlaan en Brugsesteenweg zijn gesitueerd binnen de R8 en maken daarom deel uit van het stedelijke woonweefsel rond de binnenstad. Het verschil in aantal inwoners is aanzienlijk ten opzichte van de overige drie sites die buiten de R8 gelegen zijn. Hiervan heeft Kapel ter Bede de grootste impact, maar het aantal 'getroffen' inwoners bedraagt slechts de helft van wat geldt voor de site Weggevoerdenlaan en ongeveer een kwart ten opzichte van de site Brugsesteenweg.

### 3.4.6. Synthese en conclusies

De scores van elk alternatief op elk van de ruimtelijke criteria kunnen als volgt worden samengevat:

Tabel: synthese scores op de ruimtelijke criteria per alternatief

Milieucriteria	1 Kop van Evolis	2 Kapel ter Bede	3 Xpo + P&R	4 Weggevoerdenlaan (site van Marcke)	5 Brugsesteenweg (site Mewaf)
Biodiversiteit	-2	-2	0/-1	0	0
Landschap en erfgoed	0	-2	-1	-2	0
Mens – ruimtelijke aspecten	0	-2	0	0	-2
Mens - gezondheidsaspecten	-1/-2	-1/-2	-1	-2	-2/-3
<b>Gemiddelde score</b>	<b>0/-1 (0,875)</b>	<b>-1/-2 (1,875)</b>	<b>0/-1 (0,625)</b>	<b>-1 (1)</b>	<b>-1/-2 (1,25)</b>

Als we alle criteria volgens hetzelfde gewicht laten doorwegen blijkt een voorkeursvolgorde van:

1. Xpo+ P&R  
Kop van Evolis
2. Weggevoerdenlaan
3. Kapel ter Bede  
Brugsesteenweg

Het betreft echter een sterk vereenvoudigde weergave die op bepaalde punten genuanceerd moet worden. Zo is de inname van biologisch waardevolle percelen (Biodiversiteit) of de aanwezigheid van onroerend erfgoed op de site (Landschap) op zich niet doorslaggevend bij de locatiekeuze voor een voetbalstadion.

Effecten op de mens, zoals ruimtelijke aspecten, maar ook hinder- en gezondheidsaspecten die gerelateerd zijn aan geluidseffecten of luchtzijdige effecten afkomstig van het verkeer en de supporters, wegen zwaarder door.

Voor wat betreft de ruimtelijke aspecten zien we dat er op de sites Kapel ter Bede en de Brugsesteenweg nog steeds het meeste impact wordt verwacht (-2) met een aanzienlijk verschil ten opzichte van de andere sites (0).

- De site Kapel ter Bede is als enige voor het grootste gedeelte onbebouwd, ook al beschikt ze in principe juridisch-planologisch over ontwikkelingsmogelijkheden: er liggen geen concrete ontwikkelingsplannen klaar als alternatief voor het voetbalstadion (i.t.t. Kop van Evolis) en dit is bovendien de enige site die als landschappelijk waardevol wordt beschouwd. Bij realisatie van het maximale programma zal een groot deel van deze landschappelijke kwaliteit verdwijnen;
- Op de site Brugsesteenweg is er ook bijkomend ruimtebeslag, maar wel minder dan op Kapel ter Bede (landbouwgrond). Het feit dat hier een aantal woningen moeten verdwijnen, is echter doorslaggevend.



Voor de mogelijke hinder en gezondheidseffecten werd als criterium het aantal inwoners binnen een straal van 300 m rondom de site genomen. Op de sites Weggevoerdelaan en Brugsesteenweg wordt de meeste impact op de bewoning verwacht. Het verschil ten opzichte van de andere drie sites is aanzienlijk. Hiervan heeft Kapel ter Bede de grootste impact (ca. 650 inwoners), maar het aantal 'getroffen' inwoners bedraagt slechts de helft van wat geldt voor de site Weggevoerdenlaan (ca. 1.300 inwoners) en ongeveer een kwart ten opzichte van de site Brugsesteenweg (bijna 3.000 inwoners).

Aldus zou de ook Weggevoerdelaan benedengemiddeld scoren als we het criterium van de bewoning zwaarder laten doorwegen. De voorkeursvolgorde ziet er dan zo uit:

1. Xpo+ P&R  
Kop van Evolis
  
2. Kapel ter Bede  
Weggevoerdenlaan  
Brugsesteenweg

Als besluit kunnen we stellen dat op basis van de milieucriteria twee sites duidelijk beter scoren dan de rest, namelijk Kop van Evolis en Xpo + P&R. De site Brugsesteenweg scoort het minst, wat hoofdzakelijk te wijten is aan de potentiële impact op de bewoning (dit is ook een aanwijzing voor de verkeersleefbaarheid in het gebied). De sites Kapel ter Bede en de Weggevoerdenlaan zijn ten slotte twijfelgevallen. Als we aan alle criteria hetzelfde gewicht toekennen scoort ook Kapel ter Bede het minst, wat te wijten is aan de landschappelijke impact. Als we het criterium van de bewoning zwaarder laten doorwegen, dan scoort ook de site Weggevoerdelaan het minst.

### 3.5. Stap 3: Beoordeling van de beleidsmatige en bestemmingscontext

Deze stap wordt toegevoegd als bijlage en is opgebouwd uit twee delen:

- De beleidsmatige context met de relevante elementen uit de ruimtelijke structuur- en beleidsplannen op de verschillende bestuursniveaus, alsook de strategische doelstellingen in andere beleidsdocumenten. Het geheel biedt een overzicht van de krachtlijnen van het ruimtelijk beleid ter hoogte van elk van de sites;
- De (huidige en toekomstige) bestemmingscontext. Hierbij is de vraag in hoeverre 'een voetbalstadion' als nieuwe infrastructuur om sport te beleven (recreatie), met een zekere bovenlokale relevantie, verenigbaar is met de juridisch-planologische toestand volgens de bestemmingsplannen. Wanneer een herbestemming noodzakelijk is, wordt getoetst of het RUP KVK-stadion verenigbaar is met het ruimtelijk beleid van deel 1.<sup>7</sup> Tevens wordt nagegaan welke andere planprocessen mogelijk herbestemmingen aankondigen ter hoogte van de sites en of die verenigbaar zijn met het RUP KVK-stadion.

Hierna wordt eerst de samenvatting van elk deel weergegeven in tabelvorm en dan de synthese. De beoordeling gebeurt kwalitatief en geeft aan in welke mate een alternatief wenselijk is voor de stadionontwikkeling vanuit het ruimtelijk beleid en dan voornamelijk dat van de plannende overheid zelf, de stad Kortrijk. Voor de volledige context achter de conclusies verwijzen we naar de bijlage 5.

---

<sup>7</sup> Er zal in elk geval een herbestemming noodzakelijk zijn: is het niet voor het voetbalstadion, dan wel voor het aanvullend programma. We leggen hier echter de focus op het stadion (grootschalige stedelijke activiteit met een regionale dimensie) om na te gaan in hoeverre een dergelijk programma compatibel is met de bestaande juridische toestand van de site, ook al wordt er in elk geval een nieuw RUP opgemaakt.

**DEEL 1: BELEIDSMATIGE CONTEXT**

	KOP VAN EVOLIS	KAPEL TER BEDE	XPO	WEGGEVOERDENLAAN	BRUGSESTEENWEG
<b>VLAAMS EN PROVINCIAAL NIVEAU</b>					
<b>Ruimtelijke structuur- en beleidsplannen</b>	<p>De gewenste ontwikkelingen, zoals uiteengezet in de Vlaamse en Provinciale structuurplanning zijn te algemeen geformuleerd om de locatiealternatieven mee te onderscheiden. Alle sites maken immers deel uit van het verstedelijkte weefsel rond Kortrijk. Voor de sites Kop van Evolis en Kapel ter Bede is dat wel enkel planologisch, maar daaruit volgt dat mocht hier geen stadion komen, er uiteindelijk een andere ontwikkeling zal plaatsvinden.</p> <p>De ontwikkelingsprincipes die vanuit de beleidsplanning naar voren komen (kwalitatieve verhoging ruimtelijk rendement en duurzame mobiliteit) komen ook opnieuw terug in de regionale en stedelijk visie (zie verder) en zullen worden meegenomen in het verdere planproces.</p>				
<b>GEMEENTELIJK NIVEAU</b>					
<b>Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (2007)</b>					
<b>Deelruimtes</b>	Deelruimte E17-Zuid: aantrekken van bovenlokale en hoogwaardige voorzieningen en/of bedrijvigheid.				Deelruimte stadswijken en randstedelijke kern Watermolen: reconversie leegstaande panden voor gemengd stedelijk wonen i.k.v. stedelijke vernieuwing en kernversterking
<b>Gewenste ontwikkeling</b>	Evolis (oude 'Deltapark') wordt verder ontwikkeld als regionaal bedrijventerrein met een deel op de kop voorbehouden aan grootschalige stedelijke functies.	Kapel ter Bede wordt ontwikkeld als bedrijvenpark, met de bebouwing ingebed in de bestaande landschappelijk kwaliteiten (paviljoenen).	De verdere multifunctionele ontwikkeling van Xpo wordt ondersteund en de locatie komt in aanmerking voor grootschalige stedelijke functies complementair aan de binnenstad.	Bedrijfssite is vacant: nieuwe ontwikkelingen mogelijk door evaluatie van de zones voor milieubelastende industrieën, maar bereikbaarheid en schaal zijn belangrijke afwegingscriteria.	
				De site grenst aan de Pottelberg waar een zone voor grootschalige kleinhandel wordt voorzien.	Opmaak RUP voor 4 ha nieuw lokaal bedrijventerrein (KMO's) verweven met woonomgeving.
<b>Gemeentelijk Mobiliteitsplan (2011)</b>					
<b>Ruimtelijke planning</b>	Strategisch project met grote impact op mobiliteit 'Kortrijk Oost – Stasegem': monofunctionele invulling met regionale bedrijvigheid en beperkt gedeelte grootschalige stedelijke functies (cf. GRS). Er worden studies voor infrastructurele oplossingen opgemaakt.		Strategisch project met grote impact op mobiliteit 'Hoog-Kortrijk': monofunctioneel stadsdeel voor grootschalige stedelijke functies. Maatregelen/optimalisaties voor afwikkeling autoverkeer en bereikbaarheid OV (o.a. sluiten van de R8 en HOV-verbinding).		

	KOP VAN EVOLIS	KAPEL TER BEDE	XPO	WEGGEVOERDENLAAN	BRUGSESTEENWEG
<b>Wegencategorisering</b>			Upgraden segment R8 tussen Kortrijk-West en Kortrijk-Zuid naar primaire weg type II, zodat volledige R8 volwaardige ringstructuur is.		
				Downgraden N43 Pottelberg tussen R8 en R36 naar lokale weg type I, zodat deze niet langer als invalsweg naar de stad fungeert.	
<b>Verkeersnetwerken</b>	Visie op de verkeersnetwerken per modi				
	De <b>fiets</b> scoort goed als vervoersmiddel in Kortrijk. Relevante kortetermijnacties (Toekomstvisie Kortrijk Fietst):				
	Prioritaire fietsroutes 8 en 10		Prioritaire fietsroutes 8 en 10	Prioritaire fietsroutes 16	Prioritaire fietsroutes 4
	Voor <b>OV</b> is nog veel groeimarge in Kortrijk. HOV-studie legde basis vast voor optimalisering OV-netwerk met kwaliteitsvolle bereikbaarheid van de stad en de streek. Met deze doelstelling werd zoveel als mogelijk rekening gehouden bij de uitwerking van het toekomstig OV-netwerk op regionaal niveau in het nieuwe OV-plan 2021 (zie verder).				
	Voor <b>gemotoriseerd verkeer</b> is de gebrekkige verkeersinfrastructuur op de R8 een knelpunt voor de veiligheid en leefbaarheid. Relevante voorgestelde wijzigingen:				
	Doortrekking zuidelijk deel R8 tussen de verkeerscomplexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid				Vervollediging noordelijk deel R8 t.h.v. Kuurne en Harelbeke.
	<b>Parkeren</b> in de binnenstad kan in een van de acht centrumparkings en in de rand op de P&R's om vervolgens met het OV of de fiets naar het centrum te gaan.				
		Carpoolparking voor bedrijven in de Kanaalzone. De capaciteit is echter onvoldoende.	De P&R Xpo (450 parkeerplaatsen) wordt onderbenut.	Ligt op wandelafstand van de centrumparkings P Kortrijk Weide en P Haven.	
<b>Ruimtepact en Beleidsplan Ruimte Kortrijk (2019-24)</b>	<b>Stadsmagneten:</b> hier komen de drie kwaliteiten van Kortrijk samen (ondernemende stad, verbonden stad en groenblauwe stad). Ze worden daarom beschouwd als de stadsdelen waar slim verdicht kan worden en de nieuwe toekomst van Kortrijk zich prioritair zal afspelen.				
	Bestaande stadsmagneet	Bestaande stadsmagneet	De hallen en de Kinopolis staan aangeduid als diensten in nieuwe stadsmagneet (Noord-Zuidas): vanwege optimale bereikbaarheid komt deze plek in aanmerking voor bovenlokale voorzieningen, waarbij gestreefd wordt naar functionele mix met ruimte voor iedereen.	Leegstaande bedrijfsgebouwen staan aangeduid als bedrijvigheid in de nieuwe stadsmagneet (Westelijk campus): reconversie i.f.v. bedrijvigheid en KMO's op maat van de stad en onderwijs (meervoudig ruimtegebruik). Deze visie wordt momenteel door de stad uitgewerkt in een RUP.	Leegstaande bedrijfsgebouwen staan aangeduid als bedrijvigheid in de nieuwe stadsmagneet (Noordelijk Cluster): reconversie i.f.v. bedrijvigheid en KMO's op maat van de stad en wonen (meervoudig ruimtegebruik). Deze visie wordt momenteel door de stad uitgewerkt in een RUP.

	KOP VAN EVOLIS	KAPEL TER BEDE	XPO	WEGGEVOERDENLAAN	BRUGSESTEENWEG
<b>REGIONAAL NIVEAU</b>					
<b>Regio Kortrijk &amp; Openbaar Vervoer (2012-2015)</b>	Doelstelling: meer <b>duurzame mobiliteit</b> door in de regio Kortrijk sterker in te zetten op het OV als drager van ruimtelijke ontwikkelingen.				
	<b>Regionale hubs:</b> randstedelijke gebieden met optimale autobereikbaarheid die de potentie hebben om regionale/bovenlokale programma's op te nemen. Daarom moeten ze, in relatie tot die toekomstige ontwikkelingen, optimaal geïntegreerd worden in het gewenste OV-netwerk. De ontwikkelingsperspectieven zijn:				
	Regionale hub Kortrijk-Oost met 65 ha bedrijventerrein op Evolis en 11 ha stedelijke functies op de kop van Evolis en van Langwater. Op Kapel ter Bede wordt 30 ha voor een wetenschapspark en stedelijke activiteiten voorzien. Afstemming van de weginfrastructuur op deze programma's en de bereikbaarheid OV zijn een aandachtspunt.	Regionale hub Hoog-Kortrijk is in volle expansie Xpo fungeert als bovenlokale attractiepool voor beurzen en evenementen. De toenemende verkeerscongestie en overconsumptie van ruimte zijn een aandachtspunt. De HOV-verbinding met het centrum is een missing link.	Regionale hub Marke/Pottelberg met een meer beperkte regionale aantrekkingskracht. Voor deze site wordt een reconversie naar 15 ha lokaal bedrijventerrein voorgesteld, die aansluit bij de kleinhandelszone Pottelberg en KMO-zone Doenaert.		
<b>Ruimtelijke visie voor de regio van Leie en Schelde (2015-2019)</b>	Doelstelling: ruimtelijk kader voor toekomstige ontwikkelingen gebaseerd op drie krachtlijnen die de afbakeningsgrenzen van het regionaalstedelijk gebied overstijgen, maar gebaseerd zijn op de specifieke structuur van de regio. In het kader van het versterken van kernen en stedelijk netwerk zijn volgende <b>ontwikkelingsperspectieven</b> van belang:				
	Optimaliseren van de ontwikkelingspolen: dit zijn de regionale hubs, maar Marke/Pottelberg wordt niet meer expliciet aangeduid als ontwikkelingspool. Het gaat om de omgeving Kortrijk-Oost en Hoog-Kortrijk die, mits optimalisatie van de weginfrastructuur en betere multimodale bereikbaarheid, bijkomende regionale/bovenlokale programma's kunnen huisvesten (zie verder GRUP K-R8 en complex project KBK).			Renovatie en hergebruik van verlaten bedrijfssites, ingekapseld in de woonomgeving, prioritair voor ondernemen en slechts bijkomstig wonen (paars blijft purper), op voorwaarde dat de nieuwe bedrijfsactiviteiten ruimtelijk inpasbaar en goed ontsloten zijn.	
<b>Contrei: samenwerken aan een regio in transitie (2019-2022)</b>	Interbestuurlijke samenwerking in de regio wordt cf. de regiovisie realisatiegericht verdergezet met de doorstart van regionale acties waarvoor bovenlokaal initiatief en/of financiering voor nodig is. De <b>relevante acties</b> zijn het OV-plan 2021 (definitief), het GRUP K-R8 (verfijnde startnota) en het complex project KBK (voorontwerp voorkeursbesluit).				
<b>OV-plan 2021</b>	Vanuit de principes van basisbereikbaarheid nieuw gelaagd OV-netwerk met het kernnet (KN), aanvullend net (AN) en vervoer op maat (VoM) dat in werking treedt vanaf 2022. Relevante elementen zijn:				
	Bediening door KN en AN: probleem doorstroming op N8	Wordt niet bediend door het OV: geen KN of AN	Bediening door KN en AN; probleem doorstroming op N8. De HOV-verbinding tussen het station en Hoog-Kortrijk wordt voorzien, maar nog niet concreet.	Enkel bediening door AN; probleem doorstroming op N43	Bediening door KN en AN
	Mobipunt als VoM-systeem voor deelfietsen	Mobipunt als VoM-systeem voor deelfietsen	Mobipunt als VoM-systeem voor deelfietsen		Mobipunt als VoM-systeem voor deelfietsen

	KOP VAN EVOLIS	KAPEL TER BEDE	XPO	WEGGEVOERDENLAAN	BRUGSESTEENWEG
<b>GRUP K-R8</b>	<p>Het verbeteren van de <b>leefbaarheid</b> in de omgeving van Hoog-Kortrijk en Kortrijk-Oost door:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Verhogen van de multimodale bereikbaarheid (modal shift);</li> <li>2. Slim en kwalitatief verdichten (ruimtelijke ontwikkelingen);</li> <li>3. Realiseren van een verbindende groenstructuur (zones vrijwaren i.f.v. het groenblauwe netwerk);</li> <li>4. Aanpakken van de weginfrastructuur (verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid, met het al dan niet sluiten van de R8 tussen beide complexen).</li> </ol>				
	Locatiealternatief voor regionaal mobipunt op Kortrijk-Oost in afstemming met ruimtelijke ontwikkelingen (zie doelstelling 2)		Locatiealternatief voor regionaal mobipunt Hoog-Kortrijk (idem)		
	<p>Site is een verdichtingszone: ontwikkelingszone waar omwille van de goede ligging OV (kernnet A-as) en/of regionaal mobipunt ook een hogere dichtheid wordt vooropgesteld. De voorkeur gaat uit naar een programma met een regionale dimensie.</p> <p>Het GeRUP KVK-stadion is een ontwikkelingsscenario.</p>	<p>Site is een ontwikkelingszone: goed gelegen plek voor ontwikkeling en versterking van de ruimtelijke organisatie vanwege de potenties qua multimodale bereikbaarheid en de complementariteit met het groenblauwe netwerk.</p> <p>Het GeRUP KVK-stadion is een ontwikkelingsscenario.</p>	<p>Site is een verdichtingszone: ontwikkelingszone waar omwille van de goede ligging OV (kernnet A-as) en/of regionaal mobipunt ook een hogere dichtheid wordt vooropgesteld. De voorkeur gaat uit naar een programma met een regionale dimensie.</p> <p>Het GeRUP KVK-stadion is een ontwikkelingsscenario.</p>		
	Mogelijke ruimte-innames i.f.v. infrastructuurwerken aan het verkeerscomplex Kortrijk-Oost en vrijwaring van zones voor de verbindende groenstructuur (vnl. op Kapel ter Bede).		Mogelijk ruimte-innames i.f.v. de infrastructuurwerken aan het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid.		
<b>Complex project KBK</b>	Opwaardering van het Kanaal Bossuit-Kortrijk door een binnenvaartverbinding te realiseren met de Leie voor klasse Va-schepen en streekontwikkeling langs het Kanaal op vlak van infrastructuur, mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen.				
	Er is geen overlap met het plangebied, maar de herinrichting van de R8 tussen het Kanaal en de Leie is relevant voor deze sites omdat ze vlakbij Kortrijk-Oost liggen.				
		Grenst vlak aan het plangebied. De ontsluiting is afhankelijk van de mogelijke herbestemmingen i.f.v. economische ontwikkeling in de Kanaalzone (m.n. Littoral).			

DEEL 2: HUIDIGE EN TOEKOMSTIGE BESTEMMINGSCONTEXT

	Laat de huidige bestemmingscontext een voetbalstadion toe, mits herbestemming voor het aanvullend programma?	Zo niet: biedt het beslist ruimtelijk beleid grondslag voor herbestemming van de site in functie van de stadionontwikkeling?	Is er sprake van een actief ontwikkelingsproces dat bestemmingswijzigingen aankondigt voor de site of haar directe omgeving?	Zo ja: is een gemeentelijk planinitiatief voor de stadionontwikkeling verenigbaar met dit actief ontwikkelingsproces?	Is de beoogde timing van de start van de werken in 2024 haalbaar/realistisch?
<b>KOP VAN EVOLIS</b>	<b>Deels:</b> de kop is bestemd voor stedelijke activiteiten volgens het afbakeningsRUP en de rest van de site als industriegebied volgens het gewestplan.	<b>Ja:</b> GRS voorziet de realisatie van regionaal bedrijventerrein in combinatie met stedelijke functies op de kop die niet thuishoren in de binnenstad.	<b>Ja:</b> GRUP K-R8 selecteert de kop als verdichtingslocatie voor een programma van grootschalige stedelijke functies met een regionale dimensie, zoals in dit geval de stadionontwikkeling (ontwikkelingsscenario).	<b>Ja:</b> mits er rekening gehouden wordt met de ruimte-innames voor de optimalisatie van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost.	<b>Ja:</b> de gronden zijn in eigendom van intercommunale Leiedal en worden momenteel bevroren van ontwikkeling met het oog op de stadionontwikkeling.
<b>KAPEL TER BEDE</b>	<b>Ja:</b> bestemd als gebied voor wetenschapspark (onderzoek en bedrijvigheid) volgens het afbakeningsRUP. Ondergeschikt zijn ook stedelijke activiteiten (van regionaal belang) mogelijk. Belangrijke randvoorwaarde is integratie van de bestaande landschappelijke kwaliteiten. De ontsluitingsmogelijkheden die in het afbakeningsRUP voor gemotoriseerd verkeer voorzien zijn, worden op vandaag echter gecompromitteerd door het complex project KBK.		<p><b>Ja:</b> GRUP K-R8 selecteert de site als ontwikkelingszone, waarbij delen gevrijwaard worden voor de verbindende groenstructuur en sterk verkeersgenererende functies, in tegenstelling tot het afbakingsRUP, niet langer de voorkeur genieten omwille van de ondermaatse ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer.</p> <p><b>Ja:</b> complex project KBK voert onderzoek naar watergebonden bedrijvigheid ter hoogte van Littoral-site (Kanaalzone), vlak ten noorden van de site KTB.</p>	<p><b>Minder:</b> hoewel K-R8 voorlopig de mogelijkheden voor een voetbalstadion openlaat als ontwikkelingsscenario, zijn de ontwikkelingsmogelijkheden af te stemmen met toekomstige ontsluitingsinfrastructuur die op haar beurt voorwerp is van verder onderzoek binnen KBK. Bovendien zijn de ruimteclaims voor de optimalisatie van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost, alsmede de vrijwaringszones voor groen dermate groot, dat er net voldoende plaats rest voor het maximumprogramma.</p> <p><b>Onduidelijk:</b> de ontsluiting van KTB moet dan gecombineerd worden met de watergebonden activiteiten/overslag en/of zwaairom langs het Kanaal.</p>	<p><b>Nee:</b> infrastructuurwerken zijn hoe dan ook nodig voor een vlotte en veilige ontsluiting voor autoverkeer, maar deze moeten bekeken worden met de ontwikkelingen binnen KBK waardoor men zich afhankelijk van dit lopende planproces. Bovendien zijn de gronden in privébezit en strookt de stadionontwikkeling niet met de plannen van de eigenaar, zodat de beschikbaarheid van de gronden geen evidentie is.</p>

	Laat de huidige bestemmingscontext een voetbalstadion toe, mits herbestemming voor het aanvullend programma?	Zo niet: biedt het beslist ruimtelijk beleid grondslag voor herbestemming van de site in functie van de stadionontwikkeling?	Is er sprake van een actief ontwikkelingsproces dat bestemmingswijzigingen aankondigt voor de site of haar directe omgeving?	Zo ja: is een gemeentelijk planinitiatief voor de stadionontwikkeling verenigbaar met dit actief ontwikkelingsproces?	Is de beoogde timing van de start van de werken in 2024 haalbaar/realistisch?
<b>XPO</b>	<b>Ja:</b> de Xpo-site zelf is bestemd voor grootschalige gebouwen in functie van tentoonstellingen, beurzen, evenementen... op grond van het BPA Europark. De omgeving (brandweersite, P&R, Syntra West) is bestemd voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen op grond van het gewestplan.		<b>Ja:</b> GRUP K-R8 selecteert de Xpo-site en haar omgeving als verdichtingslocatie voor een programma van grootschalige stedelijke functies met een regionale dimensie, zoals in dit geval een voetbalstadion (ontwikkelingsscenario).	<b>Ja:</b> mits er rekening gehouden wordt met de ruimte-innames voor de optimalisatie van het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid.	<b>Ja:</b> de Xpo-site is door de stad in erfpacht gegeven aan nv Xom die er op haar beurt een concessie voor verleende aan bv Kortrijk Xpo tot 2025. Pas in 2025 komt de site dus in aanmerking voor een nieuwe concessie en een aangepaste invulling. Die timing benadert de ambitie van de stad voldoende om het qua timing als haalbaar te beschouwen.
<b>WEGGEVOERDENLAAN</b>	<b>Nee:</b> de site is hoofdzakelijk bestemd als industriegebied volgens het gewestplan.	<b>Ja:</b> GRS voorziet mogelijkheid tot evaluatie van de zones voor milieubelastende industrieën. Bereikbaarheid en schaal zijn belangrijke afwegingscriteria voor nieuwe bestemmingen. De site is goed multimodaal bereikbaar, maar optimalisatie van de weginfrastructuur is wel noodzakelijk.	<b>Ja:</b> in het kader van voormelde evaluatie heeft de stad een RUP opgestart voor de reconversie van de bedrijfsgebouwen naar een multifunctioneel stadsdeel met focus op bedrijvigheid, werken, leren en leven (als alternatief voor greenfield-ontwikkeling en met het oog op meervoudig ruimtegebruik).	<b>Nee:</b> de stadionontwikkeling kan enkel wanneer grote delen van het beoogde programma worden gewijzigd. Aangezien de stad Kortrijk zelf als plannende overheid deze herontwikkeling is gestart, is deze site vanuit beleidsmatig oogpunt niet langer wenselijk voor de stadionontwikkeling.	<b>Nee:</b> de gronden zijn eigendom van Van Marcke en in het kader van de herontwikkeling zijn de onderhandelingen al ver gevorderd. Bovendien is er voor de site al heel wat ontwerp onderzoek verricht. De wijziging hiervan voor het voetbalstadion ligt dan ook zeer moeilijk.
<b>BRUGSESTEENWEG</b>	<b>Nee:</b> de site is hoofdzakelijk bestemd als industriegebied volgens het gewestplan.	<b>Ja:</b> GRS voorziet mogelijkheid tot evaluatie van de zones voor milieubelastende industrieën. Bereikbaarheid en schaal zijn belangrijke afwegingscriteria voor nieuwe bestemmingen. De site is goed multimodaal bereikbaar. Optimalisatie van de weginfrastructuur is wel absoluut noodzakelijk, maar zelfs dan is de draagkracht van de omgeving zeer twijfelachtig.	<b>Ja:</b> in het kader van voormelde evaluatie heeft de stad een RUP opgestart voor de reconversie van de site naar een KMO-zone, met randafwerking wonen naar de omliggende woonwijken en ruimte voor water en groen (als alternatief voor greenfield-ontwikkeling en met het oog op meervoudig ruimtegebruik)..	<b>Nee:</b> de stadionontwikkeling kan enkel wanneer grote delen van het beoogde programma worden gewijzigd. Aangezien de stad Kortrijk zelf als plannende overheid deze herontwikkeling is gestart, is deze site vanuit beleidsmatig oogpunt niet langer wenselijk voor de stadionontwikkeling.	<b>Nee:</b> de eigendomsstructuur is erg versnipperd en in het kader van de herontwikkeling is een samenwerkingsovereenkomst opgestart. Bovendien is er voor de site al heel wat ontwerp onderzoek verricht. De wijziging hiervan voor het voetbalstadion ligt dan ook zeer moeilijk. De stadionontwikkeling vergt daarnaast nog de verwerving van een aantal woningen.





## Synthese en conclusies

In deze derde stap van de MCA wordt de stadionontwikkeling beoordeeld in functie van de beleidsmatige en de bestemmingscontext. Hierbij zijn twee vragen relevant:

- *Beschikt de site op vandaag over de juiste bestemming voor een programma van stedelijke functies met een regionale dimensie, zoals in dit geval een voetbalstadion? Indien niet: biedt het GRS dan een voldoende grondslag voor een RUP KVK-stadion op deze locatie?*

De sites buiten de R8 (Kop van Evolis, Kapel ter Bede en Xpo) zijn al bestemd voor grootschalige stedelijke activiteiten die niet thuishoren in de binnenstad, maar daar wel complementair aan kunnen zijn.

De sites binnen de R8 (Weggevoerdenlaan en Brugsesteenweg) zijn bestemd als industriegebied, maar een herbestemming is mogelijk op basis van het GRS.

Aangezien het juridisch-planologisch in principe mogelijk is om voor alle locatiealternatieven een RUP KVK-stadion op te maken, is dit geen onderscheidend criterium.

- *Is de stadionontwikkeling op deze site nog wenselijk, gelet op de gewijzigde beleidsvisies sinds het GRS of ontwikkelingsprocessen in uitvoering daarvan die niet (of minder goed) stroken met een voetbalstadion?*

De sites buiten de R8 (Kop van Evolis, Kapel ter Bede en Xpo) worden in recente lokale en regionale visies nog steeds gezien als locaties met potentie om nieuwe regionale/bovenlokale programma's op te nemen, dus wijzigt er niets ten opzichte van de ontwikkelingsmogelijkheden vanuit het GRS of het afbakeningsRUP.

Op gewestelijk niveau wordt dit bevestigd voor de sites Kop van Evolis en Xpo die in het GRUP K-R8 worden aangeduid als verdichtingslocatie. Voor de site Kapel ter Bede wordt dit daarentegen opnieuw geëvalueerd. De ontsluitingsmogelijkheden voor gemotoriseerd verkeer en OV zijn hier immers onvoldoende, zodat het beperken van de ontwikkelingsmogelijkheden uit het afbakeningsRUP ook tot de mogelijkheden behoort. De gewenste functies zijn te bekijken samen met de ontsluitingsmogelijkheden en af te stemmen met het complex project KBK, inclusief minder verkeersgenererende functies en de vrijwaring van zones voor groen.

Voor de sites binnen de R8 (Weggevoerdenlaan en Brugsesteenweg) werd de bestemming industriegebied reeds geëvalueerd in het kader van het Ruimtepact (stad Kortrijk) en RECOVER (intercommunale Leiedal). Omwille van hun strategische ligging, zijn deze sites uitermate geschikt voor stadsvernieuwing met de focus op ondernemen, onderwijs en wonen. Dankzij hergebruik van het leegstaande bedrijfspatrimonium zijn er slechts beperkte investeringen nodig om deze sites nieuw leven in te blazen, met een programma op maat van de bereikbaarheid en draagkracht van de omgeving. In uitvoering hiervan is de stad dan ook begonnen met de opmaak van de nodige RUP's. Bij de realisatie van een voetbalstadion moeten deze programma's ingrijpend worden gewijzigd/geschrapt en zijn er bovendien infrastructuurwerken nodig voor een vlotte en veilige ontsluiting van gemotoriseerd verkeer. De stad heeft hier echter andere ontwikkelingen voor ogen en haar standpunt is dat deze plannen niet doorkruist mogen worden.

Als besluit kunnen we stellen dat de site **Kapel ter Bede minder wenselijk** is voor de stadionontwikkeling vanwege planprocessen op gewestelijk niveau, en daarna de sites **Weggevoerdenlaan en Brugsesteenweg absoluut niet wenselijk** zijn vanwege planprocessen op lokaal niveau. Bovendien is haalbaarheid van de beoogde timing op deze sites niet evident, aangezien de eigenaars zich niet bereid tonen om de gronden ter beschikking van de stadionontwikkeling te stellen.

Voor de sites Kop van Evolis en Xpo geldt het tegenovergestelde. Deze komen in aanmerking om verder te verdichten in functie van nieuwe regionale/bovenlokale programma's, die niet thuishoren in de binnenstad en dus complementair kunnen zijn met het kernversterkend beleid. Bovendien lopen voor deze sites geen andere planprocessen die het voetbalstadion verhinderen en kunnen de gronden ook tijdig beschikbaar worden gemaakt (eigendom van Leiedal resp. de stad), zodat de beoogde timing wel haalbaar is. Hierdoor zijn de sites **Kop van Evolis en Xpo heel duidelijk wenselijk** als locatiealternatief voor het RUP KVK-stadion. Bijkomend voordeel is dat de weginfrastructuur ter hoogte van deze sites al wordt aangepakt binnen K-R8.

### 3.6. Stap 4: Trechtering tot de redelijke alternatieven

Op grond van de voorgaande stappen kunnen de locatiealternatieven (of hun mogelijke inrichtingsvarianten) aangeduid worden als **niet redelijke alternatieven**:

- Alternatieven die onvoldoende tegemoetkomen aan de gestelde mobiliteitsdoelstellingen:
  - Kapel ter Bede
  - Brugsesteenweg
- Alternatieven die slecht scoren op vrijwel alle ruimtelijke criteria (of minder, maar dan tegelijk ook minder dan gemiddeld scoorde op de verkeerskundige criteria):
  - Kapel ter Bede
  - Brugsesteenweg

Ofwel, als we de impact op de bewoning zwaarder laten doorwegen en zonder rekening te houden met de score op de verkeerskundige criteria:

- Weggevoerdenlaan
- Brugsesteenweg
- Alternatieven die op programmatorisch en/of strategisch vlak niet als haalbaar beoordeeld worden:
  - Kapel ter Bede
  - Weggevoerdenlaan
  - Brugsesteenweg

Dit betekent dat als **redelijke alternatieven** overblijven voor verder onderzoek:

- Kop van Evolis
- Xpo + P&R

### 3.7. Stap 5: Ontwikkelingsscenario's

De redelijke alternatieven kunnen vervolgens gecombineerd worden met de volgende ontwikkelingsscenario's met betrekking tot de verkeersafwikkeling in de Kortrijkse regio in het algemeen en het oost-zuid verkeer in het bijzonder, maar ook omtrent alternatieve vervoersmodi of andere nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

De selectie van de ontwikkelingsscenario's die relevant zijn voor de redelijke alternatieven is als volgt:

Ontwikkelingsscenario	Kop van Evolis	Xpo + P&R
GRUP K-R8	X	X
Complex Project KBK	X	
Studie herinrichting N8 Oudenaardsesteenweg	X	
PRUP Fietssnelweg Kortrijk-Harelbeke-Waregem	X	X
Prioritaire fietsroutes Toekomstvisie Kortrijk Fietst	X	X
HOV-as Doorniksewijk en het versterken van de Noordzuid-as (Kortrijk 2025)		X
Implementatie OV-plan 2021, Regionaal mobiliteitsplan 2030 en mobipunten	X	X

