

MULTICRITERIA-ANALYSE VOOR ALTERNATIEVENONTWIKKELING PLAN-MER KVK-STADION

Stap 3: Beleidsmatige en ruimtelijke beoordeling op vlak van het voetbalgerelateerde programma

Versie: 10 oktober 2022 (M-Tech)

1.	BELEIDSMATIGE CONTEXT	4
A)	VLAAMS NIVEAU	5
A.1.	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)	5
A.2.	Strategische Visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV)	7
B)	PROVINCIAAL NIVEAU	9
B.1.	Provinciaal Structuurplan West-Vlaanderen (PRS)	9
B.2.	Conceptnota Provinciaal Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen (BRVV)	10
C)	GEMEENTELIJK NIVEAU	12
C.1.	Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Kortrijk (GRS)	12
C.1.1	Deelstructuren	12
C.1.2	Deelruimtes	15
C.1.3	Bindende bepalingen	19
C.1.4	Tussentijds besluit	19
C.1.5	Ontwikkelingen	20
C.2.	Mobiliteitsplan Kortrijk – Beleidsplan	22
C.2.1	Werkdomein A – Ruimtelijk beleid	22
C.2.2	Werkdomein B – Verkeersnetwerken	29
C.2.3	Tussentijds besluit	40
C.3.	Ruimtepact en Beleidsplan Ruimte Kortrijk (BRK)	42
C.3.1	Stadsmagneten	42
C.3.2	Tussentijds besluit	44
D)	REGIONAAL NIVEAU	45
D.1.	Ruimtelijke visie voor de regio van Leie en Schelde	45
D.1.1	Regio Kortrijk & Openbaar vervoer (REKOVER)	45
D.1.2	Ruimtelijke visie voor de regio van Leie en Schelde	50
D.1.3	Contrei, samenwerken aan een regio in transitie	53
D.2.	Openbaar Vervoerplan 2021 (Vervoerregio Kortrijk)	54
D.2.1	Kernpunten OV-netwerk	55
D.2.2	Doorstroming busnetwerk	57
D.2.3	Ontwikkelingen	57
D.2.4	Tussentijds besluit	59
D.3.	GRUP K-R8	60
D.4.	Complex Project KBK	65
E)	SAMENVATTING	68
2.	BESTEMMINGSCONTEXT	73
2.1.	Algemeen	73
2.1.1.	Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk	73
2.1.2.	Evaluatie afbakeningsproces met GRUP K-R8	74
2.2.	Kop van Evolis	75
2.2.1.	Huidige bestemming	75
2.2.2.	Ontwikkelingen	78
2.2.3.	Conclusie	79
2.3.	Kapel ter Bede	80

2.3.1.	Huidige bestemming.....	80
2.3.2.	Ontwikkelingen.....	82
2.3.3.	Conclusie	85
2.4.	Xpo.....	87
2.4.1.	Huidige bestemming.....	88
2.4.2.	Ontwikkelingen.....	89
2.4.3.	Conclusie	92
2.5.	Weggevoerdenlaan	93
2.5.1.	Huidige bestemming.....	93
2.5.2.	Ontwikkelingen.....	95
2.5.3.	Conclusie	98
2.6.	Brugsesteenweg.....	99
2.6.1.	Huidige bestemming.....	99
2.6.2.	Ontwikkelingen.....	101
2.6.3.	Conclusie	103
2.7.	Samenvatting	104
3.	SYNTHESE EN CONCLUSIES.....	106

1. BELEIDSMATIGE CONTEXT

Hieronder komen de relevante elementen uit de verschillende ruimtelijke structuur- en beleidsplannen aan bod. Deze plannen leggen geen grondbestemmingen vast, zoals het gewestplan of een RUP wel doet, maar bevatten de krachtlijnen van het ruimtelijk beleid op de lange termijn met een gewenst toekomstbeeld, en de strategische doelstellingen om dat te bereiken. Het zijn beleidsdocumenten die toekomstige bestemmingen aankondigen, maar geen verordenende kracht bezitten. Om uitvoering te geven aan dat beleid is vervolgens een RUP vereist dat de nodige bestemmingen vastlegt. De voorschriften van een RUP hebben wel verordenende kracht, zodat ze algemeen bindend zijn zowel voor de overheid als de burger en een basis zijn om een vergunning te verkrijgen.

Hoewel structuurplannen dus geen rechtstreekse doorwerking tot in het vergunningenbeleid hebben, zijn ze in zekere mate wel bindend ten aanzien van de overheid. Het bestuur kan immers enkel maar een RUP opmaken in zoverre dat overeenstemt met de gewenste ruimtelijke ontwikkeling voor dat gebied, zoals opgenomen in het structuurplan. Op termijn zullen beleidsplannen de structuurplannen vervangen. De bedoeling is dat deze meer realisatiegericht en flexibeler te wijzigen zijn dan de huidige structuurplannen, maar de finaliteit blijft hetzelfde, met name een beleidskader vormen voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het betrokken grondgebied.

De stad Kortrijk zal een gemeentelijk RUP opmaken voor het voetbalstadion van KVK. Dat betekent dat de locatie verantwoordbaar moet zijn vanuit het huidige ruimtelijk beleid van de stad Kortrijk, alsmede dat van de hogere overheden, omdat de omvang en aantrekkingskracht van een dergelijke voorziening het lokale niveau overstijgt. De gemeentelijke visievorming – gekaderd binnen de regionale/bovenlokale principes – zal daarbij het meest geschikt zijn om de verschillende locatiealternatieven van elkaar te onderscheiden, aangezien die het meest concreet de situatie op het lokale grondgebied in kaart brengt.

A) VLAAMS NIVEAU

A.1. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN (RSV)

Het RSV werd definitief vastgesteld op 23 september 1997 en (gedeeltelijk) herzien in 2003 en 2010. Het is een visie over hoe we in Vlaanderen best met onze ruimte omgaan. We moeten hierbij investeren in onze steden, zodat dit aangename plekken zijn om te wonen. Wat nog rest aan groen en open ruimte moeten we bewaren.

In het RSV wordt Kortrijk geselecteerd als **regionaalstedelijk gebied** met delen van de gemeenten Deerlijk, Harelbeke, Kuurne, Wevelgem en Zwevegem. Hierdoor neemt Kortrijk een belangrijke positie in de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen. Net zoals de grootstedelijke gebieden, hebben de regionaalstedelijke gebieden – weliswaar op een lager niveau – in kwantitatief en kwalitatief opzicht grote potenties om een belangrijk aandeel van de groei inzake bijkomende woongelegenheden, stedelijke voorzieningen en ruimte voor economische activiteiten op te vangen. Als stedelijk gebied is Kortrijk overigens ook een economisch knooppunt en dus structuurbepalend op Vlaams niveau om economische ontwikkelingen te concentreren en te stimuleren.

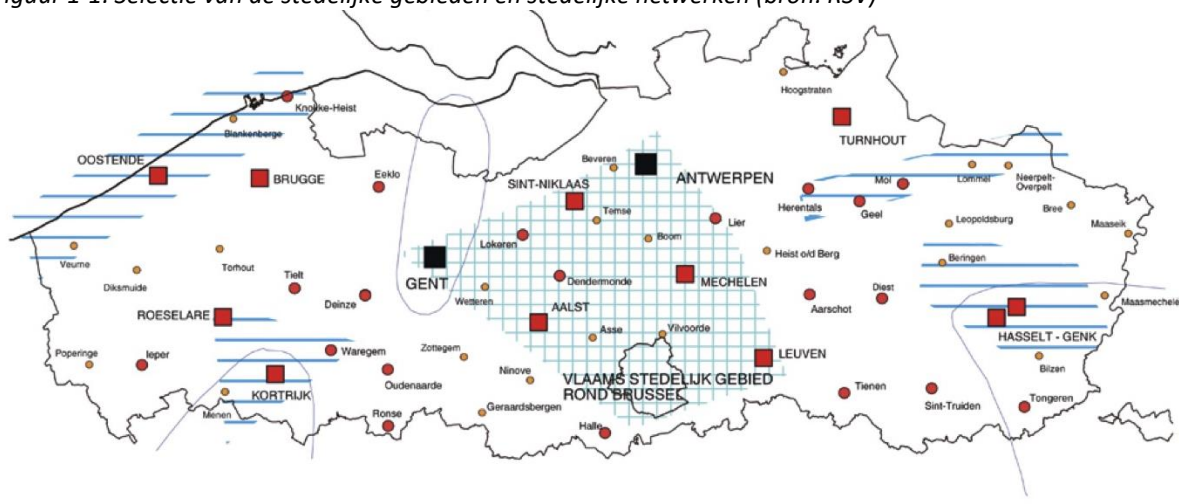
De Regio Kortrijk wordt geselecteerd als **stedelijk netwerk op Vlaams niveau**. Dit is het samenhangend geheel van de stedelijke gebieden Menen, Kortrijk, Waregem en Roeselare, en van structuurbepalende elementen van het buitengebied die met elkaar verbonden zijn door infrastructuur (de Leie en de E17/E403). Het netwerk is structuurbepalend en vormt beleidsmatig één geheel. De nadere uitwerking ervan gebeurt op Vlaams niveau.

Het beleid moet rekening houden met de rol van de regio Menen-Kortrijk-Waregem in het **grensoverschrijdend stedelijk netwerk** 'Kortrijk-Rijsel-Roubaix-Tourcoing-Moeskroen'. Ook dit netwerk is volgens het RSV potentieel structuurbepalend op Vlaams niveau omwille van:

- De versterking van de economische structuur van de regio Kortrijk en Noord-Frankrijk;
- De versterking van de stedelijke ontwikkelingen uitgaande van Rijsel-Roubaix-Tourcoing en Kortrijk;
- De versterking van de internationale verbindingen door de aanwezigheid van het HST-knooppunt in Rijsel en door het optimaliseren van het autosnelwegennet.

Binnen deze grensoverschrijdende samenwerkingsverbanden zijn uitspraken te formuleren over de ruimtelijke structuur en ontwikkelingsprojecten. Ruimtelijke ontwikkelingen in dit gebied moeten uitdrukkelijk in functie van hun grensoverschrijdend karakter bekeken worden.

Figuur 1-1: Selectie van de stedelijke gebieden en stedelijke netwerken (bron: RSV)



SELECTIE STEDELIJKE GEBIEDEN EN STEDELIJKE NETWERKEN

- | | |
|---|---|
| ■ Grootstedelijk gebied / Vl. stedelijk gebied rond Brussel | +++ Stedelijk netwerk van internationaal niveau |
| ■ Regionaalstedelijk gebied | — Stedelijk netwerk van Vlaams niveau |
| ● Structuurondersteunend kleinstedelijk gebied | --- Grensoverschrijdend stedelijk netwerk |
| ● Kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau | |

De **hoofddoelstelling** van het beleid ten aanzien van de stedelijke gebieden en de stedelijke netwerken is gericht op de leefbaarheid en de attractiviteit ervan. Daaruit worden de volgende **specifieke doelstellingen** afgeleid:

- Stimuleren en concentreren van activiteiten (dit vindt steun in het principe van de gedeconcentreerde bundeling). Dit moet een versterking van de stedelijke gebieden en de stedelijke netwerken opleveren. Uitgangspunten daarbij zijn een gericht en doordacht verweven en bundelen van functies en activiteiten en een goed gebruik en beheer van de bestaande stedelijke voorzieningen en infrastructuur;
- Stedelijke vernieuwing, onder meer door strategische stedelijke projecten;
- Een gedifferentieerde samenstelling van de stedelijke bevolking door het ontwikkelen van nieuwe woontypologieën en kwalitatieve woonomgevingen;
- Het leefbaar en bereikbaar houden door het stimuleren van andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid. De automobilititeit moet in bepaalde delen van de stedelijke gebieden verminderen;
- Vermindering van het ongeordend uitzwermen van functies.

Volgende **ontwikkelingsperspectieven** voor stedelijke gebieden zijn relevant in het kader van de ontwikkeling van een nieuw voetbalstadion:

- **Versterken van multifunctionaliteit**
In de stedelijke gebieden moeten diverse functies hun plaats vinden (wonen, werken, kleinhandel, stedelijk groen...). Verweving is daarbij een belangrijk principe. Verweven is het in elkaars nabijheid brengen van functies en activiteiten op een dusdanige manier dat dit gunstige gevolgen heeft:
 - Ruimtelijke meerwaarde;
 - Vormen van synergie;
 - Complementariteit;Hoe en in hoeverre verweven haalbaar is, wordt bepaald door:
 - Hinder of positieve effecten van de nabijheid van bepaalde functies;
 - De bestaande ruimtelijke structuur;
 - De ruimtelijke draagkracht;
 - De mate waarin de activiteit de ruimtelijke structuur wijzigt;
- **Optimalisering van recreatieve en toeristische voorzieningen en medegebruik**
Toeristisch-recreatieve voorzieningen zijn een essentieel element van de stedelijke gebieden. Daarnaast bepalen recreatie en toerisme in belangrijke mate de ontwikkeling van een aantal stedelijke netwerken.
De bestaande toeristisch-recreatieve structuur in de stedelijke gebieden en in het buitengebied moet in grotere mate en meer optimaal worden benut. Er moet ook worden gezocht naar vormen van medegebruik door toerisme en recreatie van infrastructuur die voor andere activiteiten is uitgebouwd.
Het is niet wenselijk om grootschalige voorzieningen uit te breiden of nieuw in te planten in het buitengebied. Enkel in de stedelijke gebieden, de stedelijke netwerken en die gebieden die in provinciale ruimtelijke structuurplannen als toeristisch-recreatief knooppunt of netwerk van primair belang worden aangeduid, zijn nieuwe voorzieningen met bijkomend ruimtegebruik mogelijk. De omvang van de voorzieningen moet in ieder geval worden afgestemd op de draagkracht en het belang van het stedelijk gebied, het knooppunt of het netwerk en moet rekening houden met het locatiebeleid;
- **Stedelijke mobiliteit en locatiebeleid**
Een verzwaring van de problematiek inzake automobilititeit in de stedelijke gebieden moet worden vermeden. Dit kan door:
 - Concentratie en verweving;
 - Een locatiebeleid waarbij het mobiliteitsprofiel van de activiteit wordt afgestemd op het bereikbaarheidsprofiel van de locatie;

- De creatie van autoarme delen in stedelijke gebieden;
- Een gericht parkeerbeleid (o.a. randstadparkings, selectieve beperking van nieuwe parkeerplaatsen, ruimtelijk gedifferentieerde parkeertarieven);
- Een grotere uitwisseling tussen vervoersmodi in knooppunten (o.a. randstedelijk parkeren, park-and-ride, bike-and-ride, kiss-and-ride);
- Vrijwaring en realisatie van OV-lijnen;
- Het stimuleren van zachte vormen van vervoer in regionaal- en kleinstedelijke gebieden.

A.2. STRATEGISCHE VISIE BELEIDSPLAN RUIMTE VLAANDEREN (BRV)

Het BRV zal op termijn het RSV vervangen. De strategische visie van het BRV werd door de Vlaamse Regering goedgekeurd op 20 juli 2018. De strategische visie omvat een toekomstbeeld en een overzicht van beleidsopties op lange termijn, met name de strategische doelstellingen. De Vlaamse Regering heeft hiermee een beleidslijn uitgezet die een vernieuwde filosofie en aanpak in het ruimtelijk beleid wil inzetten.

De **doelstelling** is om geen bijkomende ruimte meer in te nemen, maar de mogelijkheden van de al ingenomen ruimte beter te benutten en zo de resterende open ruimte maximaal vrijwaren. Concreet moet het gemiddelde aan bijkomend ruimtebeslag teruggedrongen worden van 6 ha per dag op vandaag, naar 3 ha per dag in 2025. Vanaf 2040 mag er geen open ruimte (= 0 ha) meer worden ingenomen. Dat betekent dat nieuwe woningen, werkplekken en voorzieningen meer en meer zullen moeten gerealiseerd worden op goed gelegen locaties in de reeds bebouwde ruimte van onze steden en dorpskernen.

Verder vormen de **ontwikkelingsprincipes** van het BRV de basis om ruimtevragen een duurzame plaats te geven. De motivatie van ruimtelijke keuzes gebeurt door de set principes als geheel evenwichtig en in onderling verband toe te passen. Kwalitatief maatwerk vereist een transparante motivatie over hoe met elk van de principes is omgegaan in het keuzeprocess. Het is dus niet de bedoeling om op basis van één enkel principe ontwikkelingsalternatieven uit te sluiten. De principes zijn bepalend voor het eigen ruimtelijk handelen van de Vlaamse overheid en het vertrekpunt voor het (Vlaams) ruimtelijk beleid om haar partners tegenmoet te treden en vernieuwing te promoten.

Volgende **ontwikkelingsprincipes** zijn relevant in het kader van de ontwikkeling van een nieuw voetbalstadion:

- **Het huidige ruimtebeslag beter gebruiken**
Een eerste principe is dat nieuwe ruimtebehoevende maatschappelijke ontwikkelingen zoveel mogelijk een plaats krijgen binnen het huidige ruimtebeslag. Het verhogen van het ruimtelijk rendement resulteert in een efficiënter of hernieuwd gebruik van de al ingenomen ruimte. Rendementsverhogingen gaan gepaard met het respect voor de leefkwaliteit, het verhogen van de klimaatbestendigheid en beperkingen van de verharding, ook binnen het huidige ruimtebeslag. De rendementskansen zijn locatieafhankelijk en dienen dus steeds te worden afgewogen tegenover de lokale wensen/noden en de potenties die de locatie/omgeving biedt. Principes zoals functieverweving en de intensivering van functies binnen het bestaande ruimtegebruik staan daarbij voorop;
- **Multifunctioneel ruimtegebruik en verweving**
Een tweede principe is dat ruimtelijk uitbreiden als uitzondering te beschouwen is. Ruimtelijk uitbreiden kan enkel in functie van een aangetoonde maatschappelijke ruimtebehoefte en wanneer redelijke alternatieven via rendementsverhoging van het bestaande ruimtebeslag niet toereikend zijn. Hergebruik binnen het bestaande ruimtegebruik wordt dus vooropgesteld om de open ruimte te behouden van verdere versnippering. Het bundelen en verweven van functies is in veel gevallen belangrijk voor de ontwikkeling binnen het bestaande ruimtebeslag. Het samenbrengen van verschillende activiteiten is belangrijk voor onder meer het beheersen van de mobiliteit en het verhogen van de efficiëntie van de logistieke en energievoorzieningen;
- **Ontwikkelen vanuit samenhang en het bestaande voorzieningenniveau**
Een derde principe is dat het voorzieningenniveau en de knooppuntwaarden van een locatie bepalend zijn voor de ontwikkelingen op deze locatie. De knooppunten met een voldoende knooppuntwaarde in het systeem van collectief vervoer en de fietsinfrastructuur vormen de basis voor nieuwe ontwikkelingen.

Het versterken van de bestaande steden blijft hierbij een uitgangspunt. Het waarborgen van de toegang tot regionale voorzieningen gebeurt door die te ontwikkelen in kernen die vlot bereikbaar zijn met de fiets of via collectieve vervoerssystemen en ondersteunt zo de realisatie van basisbereikbaarheid, binnen een regionale context.

De strategische visie van het BRV heeft niet het statuut van een ontwerp van ruimtelijk beleidsplan, omdat er nog geen ontwerp-beleidskaders zijn goedgekeurd. De keuzes rond hoe de doelstellingen van de strategische visie bereikt kunnen worden, worden uitgewerkt in beleidskaders. Beleidskaders zijn operationeel van aard en bevatten beleidskeuzes voor de middellange termijn en actieprogramma's per thema (bv. ruimtelijk rendement of nederzettingsstructuur) of gericht op een specifieke ontwikkeling in een bepaald gebiedsdeel. In afwachting hiervan is de beleidslijn uitgezet in de goedgekeurde strategische visie van het BRV het uitgangspunt waarmee lokale besturen aan de slag gaan voor de opmaak van provinciale en gemeentelijke ruimtelijke beleidsplannen.

Zolang er geen beleidsplan op het eigen niveau is opgesteld (dus met beleidskaders), blijft de doorwerking van het ruimtelijk structuurplan, in dit geval het RSV, naar het gemeentelijk RUP voor het voetbalstadion in principe gelden. Gelet op hun leeftijd is het echter mogelijk dat uitvoering van opties uit de ruimtelijke structuurplannen (gemeentelijk of provinciaal, maar ook het RSV) extra ruimte-inname impliceren, terwijl ondertussen steeds meer duidelijk wordt dat bijkomend ruimtebeslag zoveel als mogelijk moet ingeperkt en zelfs vermeden worden (cf. strategische visie van het BRV). Anders gezegd: een nieuwe ontwikkeling mag de nieuwe ambities vanuit de beleidsplanning niet hypothekeken. Dat betekent dat ook de ontwikkelingsprincipes van de strategische visie van het BRV in de weegschaal worden geworpen, indien deze niet verenigbaar zijn met de verdere uitvoering van (onderdelen) van de structuurplannen. Hetzelfde geldt voor de relevante ruimtelijke beleidsplannen op het provinciaal en gemeentelijk niveau, die nu volop in opmaak zijn en weldra de structuurplannen zullen vervangen.

B) PROVINCIAAL NIVEAU

B.1. PROVINCIAAL STRUCTUURPLAN WEST-VLAANDEREN (PRS)

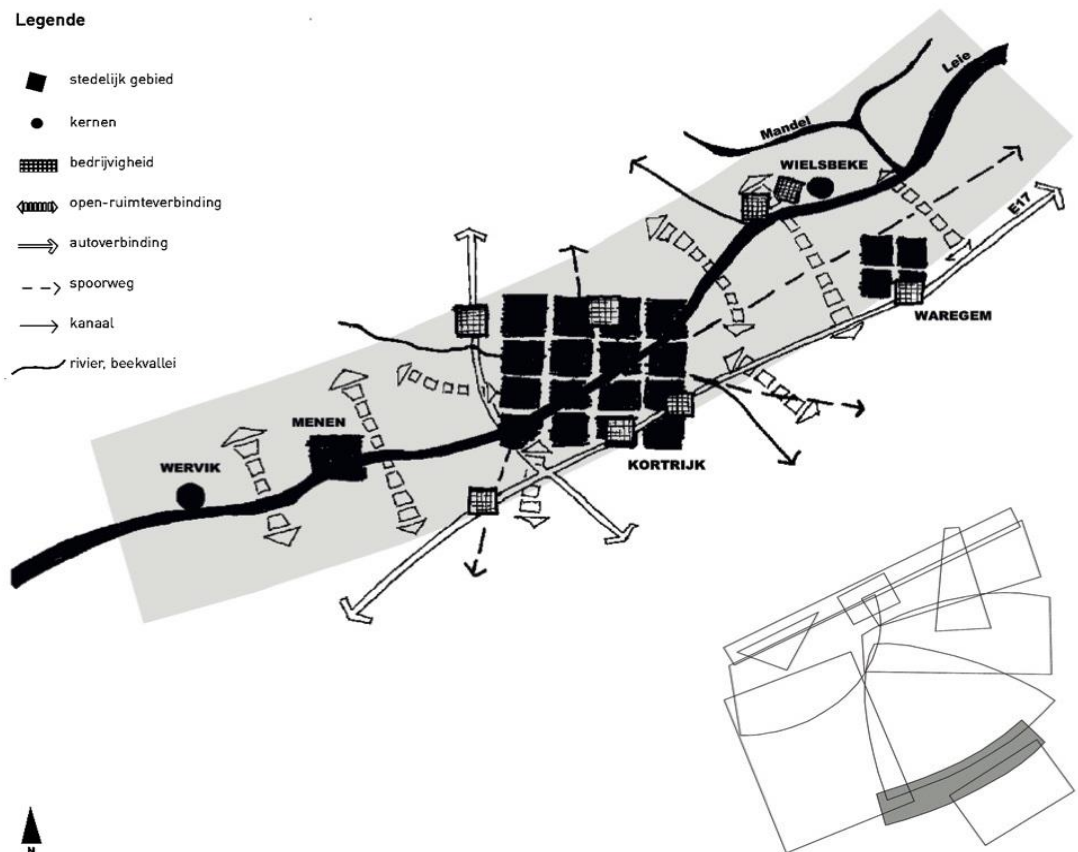
Het PRS werd goedgekeurd op 6 maart 2002 en (gedeeltelijk) herzien in 2014. Het schept de voorwaarden en mogelijkheden om het ruimtegebruik in West-Vlaanderen bij te sturen en te ontwikkelen. Thans worden er stappen gezet in functie van de opmaak van een provinciaal ruimtelijk beleidsplan.

Kortrijk heeft als **stedelijk gebied** een belangrijke verzorgende rol voor het ommeland, vanwege de verspreide ligging van de stedelijke gebieden in West-Vlaanderen. Een minimaal aantal voorzieningen (zoals wonen, werken, dienstverlening) dienen aanwezig te zijn en dit in relatie met het schaalniveau (de ruimtelijk draagkracht), de identiteit en de grootte van het verzorgingsgebied.

De rol van het (grensoverschrijdende) **stedelijk netwerk** Regio Kortrijk ligt vooral in de industriële ontwikkeling en de distributiefunctie. De industriële activiteiten en de distributiefunctie worden geënt op de lijninfrastructuur ter hoogte van de stedelijke gebieden en op locaties met bimodale ontsluitingsmogelijkheden. Wonen, werken en voorzieningen worden in eerste instantie geconcentreerd in de stedelijke gebieden. Lokale voorzieningen worden strikt gebundeld naar kernen die gelegen zijn op de lijninfrastructuur dragers. Dit moet voorkomen dat de stedelijke gebieden en kernen aaneenrijgen tot één stedelijk gebied.

Het verstedelijkt gedeelte van Kortrijk is opgenomen binnen de **deelruimte** 'Leieruimte'. Deze ruimte omvat de verstedelijkte Leieband tussen Wervik en Waregem. De Leieruimte wordt gezien als een complementaire en/of ondersteunende schakel tussen de Vlaamse zeehavens en het Rijselse dat in belang toeneemt op het vlak van logistiek en dienstverlening. Als onderdeel van het stedelijk netwerk Regio Kortrijk en het grensoverschrijdend netwerk (Kortrijk-Rijsel-Tourcoing-Moeskroen) wordt de verstedelijkte band rond de Leie uitgebouwd op het vlak van economische ontwikkeling en kwalitatieve leefomgeving. De aanwezige parallelle lijninfrastructuur van de gekanaliseerde Leie, de spoorlijn, de autoweg E17 en de steenwegen N8 en N43, vormen de basis voor deze ontwikkeling. De steden Kortrijk, Waregem en Menen hebben een belangrijke verzorgende rol.

Figuur 1-2: Deelruimte 'Leieruimte' (bron: PRS-WV)



Volgende elementen zijn **structuurbepalend** voor de Leieruimte en het bijhorende ruimtelijk beleid:

- De Leie als multifunctionele drager versterken, waarbij de keuze van de vestigingslocaties voor watergebonden activiteiten moet worden afgewogen tegenover de natuurlijke en recreatieve kwaliteiten van de Leie;
- In- en afrittencomplexen van hoofdwegen (E17-A17) ter hoogte van stedelijke gebieden als (potentiële) knooppunten voor regionale bedrijvigheid uitbouwen. Het secundaire wegennet is gericht op versterkte ontsluiting;
- De ontwikkelingen in grensoverschrijdend perspectief ondersteunen. Zo moeten ontwikkelingsmogelijkheden voor logistieke- en distributieactiviteiten worden bekeken op het niveau van Vlaanderen, rekening houdend met het stedelijk netwerk regio Kortrijk en het grensoverschrijdend stedelijk netwerk met het Rijssel;
- De stedelijke gebieden Kortrijk, Waregem en Menen als knooppunten voor ontwikkeling ondersteunen, waarbij extra aandacht dient besteed te worden naar de inrichting van het openbaar domein en naar groen in de stedelijke omgeving. Binnen het stedelijk netwerk moeten de mogelijkheden voor het OV (zowel per spoor als over de weg) en de bovenlokale fietsverplaatsingen maximaal benut worden.;
- De groene longen in de Leieband vrijwaren. De schaarse aaneengesloten open ruimte moet strikt gevrijwaard blijven van bebouwing. De open ruimteverbindingen zijn eveneens structurerend voor de lintontwikkeling aan de N8 en de N43;

Als stedelijk gebied is Kortrijk tevens een **toeristisch-recreatief knooppunt** dat behoort tot de regio 'Leiestreek' met de vier waterlopen (de Leie, de Bovenschelde, het kanaal Roeselare-Leie en het kanaal Bossuit-Kortrijk) als bindingselement voor toerisme en recreatie in de verstedelijkte Leiestreek.

In de stedelijke gebieden kunnen nieuwe of bestaande toeristisch-recreatieve voorzieningen ontwikkeld of uitgebreid worden. De ruimtelijke draagkracht mag daarbij niet worden overschreden. Dat wil zeggen dat de bijkomende druk door verkeer, inname van open ruimte, bijkomende behoefte aan andere voorzieningen en de toegenomen gebruiksintensiteit kan worden opgevangen. Voorzieningen zijn afgestemd op het niveau van het gebied. De beoogde ruimte mag niet ingenomen zijn door natuurwaarden. Opdat de inwoners van West-Vlaanderen hun vrije tijd kwaliteitsvol en dicht bij huis kunnen doorbrengen is recreatief medegebruik relevant in de sterk verstedelijkte regio's. De ruimtelijke ontwikkelingen voor toerisme en recreatie worden voorzien binnen de afbakening van het stedelijk gebied (zie GRUP Afbakening RSG Kortrijk).

Het stedelijk gebied Kortrijk biedt heel wat mogelijkheden voor het ontwikkelen van toeristische en recreatieve activiteiten (met grote aantrekkingskracht) onder andere gericht op de meeting- en beursmarkt. Een aantal leegkomende fabriekspanden bieden mogelijkheden voor toeristische valorisatie.

B.2. CONCEPTNOTA PROVINCIAAL BELEIDSPLAN RUIMTE WEST-VLAANDEREN (BRVV)

Net zoals in Vlaanderen, zijn ook in West-Vlaanderen de ruimtelijke noden sterk geëvolueerd sinds de opmaak van het structuurplan. Het BRVV zal op termijn het PRSWV vervangen. Vergelijkbaar met het BRV, bestaat dit Beleidsplan Ruimte uit één kernnota met de strategische visie op lange termijn en (één of meerdere) beleidskaders die deze visie operationaliseren met beleidskeuzes en actieprogramma's op middellange termijn.

In augustus 2020 publiceerde de provincie haar aanzet tot conceptnota BRVV. Deze bevat voorlopig enkel nog maar de ruimtelijke uitdagingen waarmee de provincie geconfronteerd zal worden. In een latere fase zullen hier beleidsdoelstellingen, ruimtelijke principes en beleidskaders aan worden toegevoegd. De uitdagingen geven alvast een idee van welke richting het provinciaal ruimtelijk beleid zal inslaan en de concrete aandachtspunten.

De 'Uitdagingen' worden ruimtelijk benaderd en opgedeeld in vier thema's met verschillende subthema's:

- **Fysisch systeem:** de natuurlijke omgeving van de provincie West-Vlaanderen;
- **Mensen:** de demografie van de provincie West-Vlaanderen, opgedeeld in drie subthema's:
 - Bevolking in West-Vlaanderen;
 - Wonen in West-Vlaanderen;
 - Voorzieningen en diensten in West-Vlaanderen;

- **Activiteiten:** alles over handelingen die mensen doen in het kader van werken, levensonderhoud en ontspanning, opgedeeld in vier subthema's:
 - Voedsel- en grondstoffenproductie;
 - Produceren en verhandelen van goederen – leveren van diensten;
 - Kopen van goederen;
 - Vrijtijdsbesteding;
- **Bewegen:** alles over bewegen of verplaatsingen die mensen doen in het kader van wonen, werken, winkelen, recreëren, studeren, verzorgd worden, produceren en consumeren.

Een nieuw stadion voor een voetbalploeg uit eerste klasse kan beschouwd worden als sportinfrastructuur om sport te beleven (als supporter) met een zekere bovenlokale relevantie. Het gaat hierbij om **activiteiten in de vrijetijdsbesteding** met een aanzienlijke ruimtelijke impact en van sociaaleconomisch belang voor de provincie. Deze activiteiten dragen bij tot het welzijn van de mens en tot diversificatie van de economie.

Anderzijds is een stadiondossier zoals dit onlosmakend verbonden met de stedelijke context. Kortrijk is een van de vier regionale steden (naast Brugge, Oostende en Roeselare) in de provincie, gelegen in het zuidwesten en gekenmerkt door klassieke industriële activiteiten en de korte afstand tot de grenzen met Frankrijk en Wallonië.

Los van verdere aantasting van de open ruimte bij de vraag naar nieuwe infrastructuur voor vrijetijdsbesteding, ziet de provincie voornamelijk een uitdaging in het inzetten op een meer duurzame mobiliteit voor dit soort van attractiepolen. Wat betreft **duurzame vervoerswijzekeuze** hinkt West-Vlaanderen achterop ten opzichte van andere provincies. Een gedragsverandering (mental shift) en verschuiving naar meer duurzame transportmodi (modal shift) zijn dus noodzakelijk (zie ook thema 'Bewegen'). Hierbij zijn het inzetten op OV, het voorzien van alternatieve vervoersmodi (met een belangrijke rol voor zachte verbindingen) en het inzetten van randparkings, dé concrete aandachtspunten om een toekomstig ruimtelijk beleid rond vrijetijdsbesteding uit te werken dat op vlak van mobiliteit meer en meer mikt op duurzaamheid.

C) GEMEENTELIJK NIVEAU

C.1. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN KORTRIJK (GRS)

Het GRS Kortrijk werd goedgekeurd op 26 april 2007. Het schept de voorwaarden en mogelijkheden om het ruimtegebruik in Kortrijk bij te sturen en te ontwikkelen. Thans worden er stappen gezet voor de opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan (zie verder).

De gewenste ruimtelijke ontwikkeling wordt in het GRS uitgewerkt voor de deelstructuren en de deelgebieden. De deelstructuren schetsen de gewenste ruimtelijke samenhang van maatschappelijke activiteiten verspreid over het volledige grondgebied (o.a. wonen, werken, voorzieningen, verkeer etc.). Daarnaast worden er op basis van de bestaande ruimtelijke structuur een aantal deelruimtes afgebakend. Dit zijn voor de gemeente Kortrijk: de binnenstad, de stadswijken, de E17-zuid, de randstedelijke kernen, het buitengebied met de open ruimte noord en zuid en de landelijke dorpen. Deze deelruimtes bezitten elk een eigen identiteit (kenmerken, knelpunten, potenties). De gewenste ruimtelijke structuur vertrekt vanuit deze identiteit. Nieuwe ontwikkelingen, zoals het voetbalstadion, worden daarop geënt.

Hierna worden de relevante onderdelen van het GRS besproken voor de locatiealternatieven. Eerst in verband met de gewenste deelstructuren en vervolgens in het licht van de gewenste ontwikkeling van de deelruimtes.

C.1.1 Deelstructuren

De locatiealternatieven voor het voetbalstadion hebben raakpunten met de gewenste ruimtelijke economische, voorzienings- en verkeers- & vervoerstructuur.

C.1.1.1 Gewenste ruimtelijke economische structuur

Kortrijk wil zijn positie van centrumstad binnen een grensoverschrijdende regio waarmaken. Het aanbieden van ruimte voor bedrijven is daarbij belangrijk. De gewenste ruimtelijke economische structuur vertrekt vanuit de volgende **doelstellingen** aangaande ruimtegebruik, aanbod en bereikbaarheid:

- Zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik;
- Een gedifferentieerd aanbodbeleid;
- Revitalisering van de binnenstad en de centra van de deelgemeenten;
- Het juiste bedrijf op de juiste plaats;
- Verder uitbouwen van de kleinhandelsactiviteiten;
- Focussen op lokale economische activiteiten in het buitengebied.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen het beleid in het stedelijk gebied en het buitengebied. In het stedelijk gebied wordt een effectief aanbodbeleid gevoerd voor verschillende soorten bedrijven. Dat vertaalt zich in het realiseren van gemengde en specifieke regionale bedrijventerreinen, lokale bedrijventerreinen en reconversie van bestaande economische sites.

Al de locatiealternatieven bevinden zich in het stedelijk gebied. In het kader van het aanbod **bedrijventerrein in stedelijk gebied** worden in het GRS de volgende beleidsopties genoemd:

- **Bedrijventerrein KHZ:** dit is het laatste open gebied tussen Kortrijk, Harelbeke en Zwevegem. Het is een belangrijke ontwikkelingspool voor de regio Kortrijk. De sites Kop van Evolis (Deltapark) en Kapel ter Bede zijn twee zones die binnen dit gebied worden aangeduid:
 - Het **Deltapark** wordt ontwikkeld als regionaal bedrijventerrein. De zone is een goede zichtlocatie en heeft een goed bereikbaarheidsprofiel. De locatie is aangewezen om naast regionale bedrijven een aantal hoogwaardige exogene bedrijven, die een toenemend kwaliteitsniveau van de omgeving vereisen, aan te trekken. Het gebied wordt ontsloten via de N391 en heeft een oppervlakte van 49 ha. Langs de Oudenaardsesteenweg (N8) wordt een gebied van ongeveer 10 ha gereserveerd voor grootschalige stedelijke functies die niet thuishoren in de binnenstad;
 - De zone **Kapel ter Bede** wordt gekenmerkt door een zacht hellend terrein dat heel wat landschappelijke kwaliteiten bezit. Het heeft een oppervlakte van 47 ha en is voor een gedeelte al ingenomen door de bedrijven Koramic en Scientific Atlanta die er als grote paviljoenen staan

ingeplant. De zone wordt ontsloten door de E17, de R8 en de oude spoorwegbedding. De zone wordt verder ontwikkeld als bedrijvenpark met bedrijfsgebouwen die worden ingeplant als een soort paviljoenen in een groen, landschappelijk karakter. De ontsluiting gebeurt via interne wegen die aansluiten op de nieuwe aan te leggen wegen langs de oude spoorwegbedding en het Deltapark;

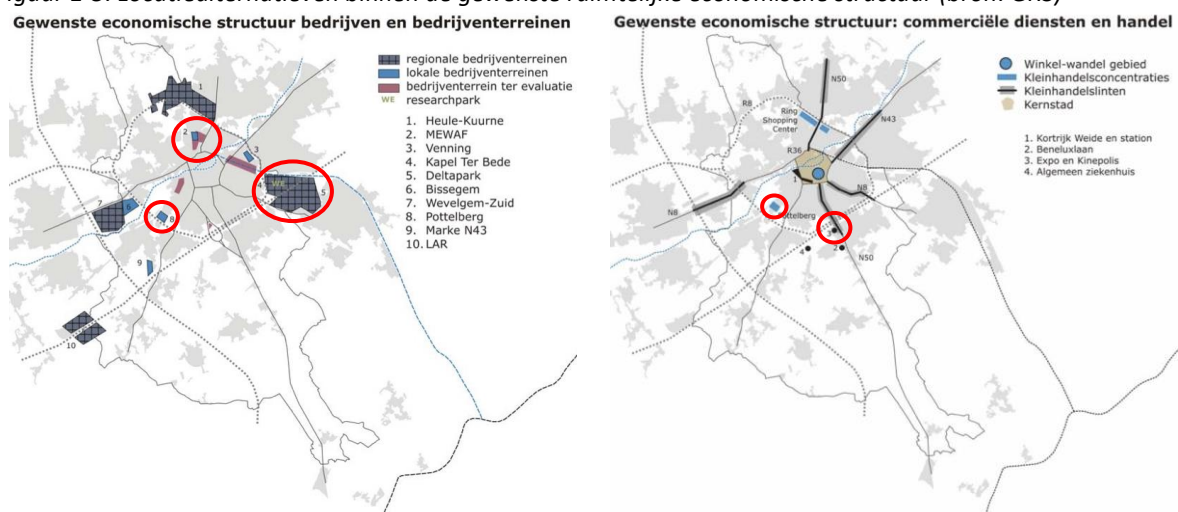
- **Lokale bedrijventerreinen:** in vergelijking met andere centrumsteden heeft Kortrijk een uitgebreid KMO-weefsel onder de vorm van bedrijven die verweven zijn in het woongebied en bedrijven die gelegen zijn op lokale bedrijventerreinen. Kortrijk wil het weefsel uitbreiden door meer ruimte te geven aan KMO's. De nieuwe lokale bedrijventerreinen sluiten zoveel mogelijk aan bij het bestaand weefsel en worden ontsloten via de R8, de N328, de R36 en het net van radiale invalswegen. Concreet zullen er door de stad RUP's worden opgesteld om bijkomend lokaal bedrijventerrein te voorzien:
 - Op de Pottelberg langs de spoorweg (site Weggevoerdenlaan);
 - In Heule-Watermolen aansluitend op de site Mewaf (site Brugsesteenweg);
- **Evaluatie van zones voor milieubelastende industrie:** in het gewestplan zijn sommige bedrijven, die gelegen zijn in het woongebied, ingetekend in een zone voor milieubelastende industrieën. Het zijn meestal verouderde sites die ingekapseld zijn in de woonomgeving. Een aantal van die bedrijven hebben hun activiteiten stopgezet of minstens de plannen dit te doen (o.a. Van Marcke). Een evaluatie van de voorziene bestemming, zoals ruimte voor bedrijven, wonen, recreatie of een gemengde bestemming. Bij het vastleggen van een nieuwe bestemming zijn bereikbaarheid en schaal belangrijke afwegingscriteria.

Het Kortrijkse aandeel in de tertiaire en quataire sector van het arrondissement is groot. De stad wil haar rol als belangrijkste dienstencentrum in een uitgesproken industriële regio dan ook blijven waarmaken door een **aanbod voor kantoren en diensten** te voorzien in de binnenstad en op Hoog-Kortrijk. De site Xpo is gelegen in Hoog-Kortrijk. Deze zone biedt uitzonderlijke mogelijkheden voor het gericht uitbouwen van de economische betekenis door het lokaliseren van hoogwaardige diensten en voorzieningen:

- Er is ruimte beschikbaar;
- Er is een goede zichtbaarheid vanop de E17 wat positief is voor regionale en bovenregionale activiteiten;
- Er is een goede verbinding met de binnenstad via de noord-zuidas;
- Er zijn ontwikkelingsmogelijkheden voor een kwalitatieve verbinding met het OV, de fiets of te voet.

Op vlak van **handel** streeft Kortrijk naar een levendig en goed functionerend winkelgebied in de kern als grote meerwaarde voor de aantrekkelijkheid van Kortrijk als regionale kern. Kleinschalige handelsactiviteiten moeten worden aangetrokken in het centrum (winkel-wandelgebied). De grootschalige kleinhandelszones gekoppeld aan de R8 en invalsweg N323 worden in gebruik geoptimaliseerd, maar complementair aan het kernwinkelhart. Op de Pottelberg (site Weggevoerdenlaan) en Hoog-Kortrijk (site Xpo) wordt een extra kleinhandelszone voorzien (ontsluiting via de N323). Deze kleinhandelszones worden thematisch ontwikkeld en daadwerkelijk benut voor grootschalige handelszaken, zodat er geen concurrentie ontstaat met het winkel-wandelgebied.

Figuur 1-3: Locatiealternatieven binnen de gewenste ruimtelijke economische structuur (bron: GRS)



C.1.1.2 Gewenste voorzieningenstructuur

Kortrijk wil zich profileren als centrum van de regio en als Vlaamse stad binnen de metropool Rijsel met eigen kwalitatieve en sterk uitgebouwde voorzieningen. Het is daarom nodig voldoende ruimte te reserveren voor mogelijke ontwikkelingen in de toekomst.

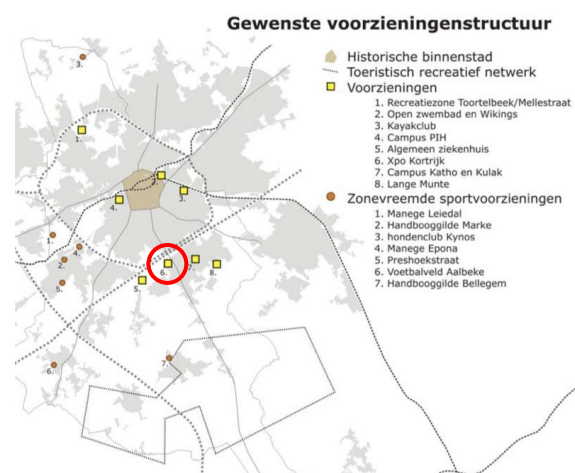
Tijdens het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk werden de gronden rond Kortrijk-Oost aangeduid als mogelijke locatie voor **grootschalige stedelijke functies**. Kortrijk wil de gronden ten zuiden van de E17 (sites Kop van Evolis, Kapel ter Bede en Xpo) reserveren voor voorzieningen van bovenlokaal niveau. Aanverwante activiteiten kunnen samen met deze voorzieningen worden gerealiseerd.

Kortrijk is een belangrijke expo- en congresstad, waarbij de **huidige Xpo** een duidelijke voortrekkersrol heeft. De verdere multifunctionele ontwikkeling van deze site wordt ondersteund. De nodige ruimte voor het uitbreiden van de hallen wordt gevrijwaard. In samenhang met de Xpo kunnen aanvullende activiteiten en voorzieningen worden ontwikkeld. Het betreft:

- Congresfunctie;
- Evenementenhal;
- Distributiecentrum;
- Parkeerruimte.

De Kennedylaan is de ordenende factor in het geheel. De activiteiten zijn zoveel mogelijk hierop gericht. Het 'ei' (aansluitingscomplex Kortrijk-Zuid) wordt opgenomen in het globale concept van de site. Het kan gebruikt worden als bijkomende parkeerruimte/uitbreiding van de Xpo.

Figuur 1-4: Site Xpo binnen de gewenste ruimtelijke voorzieningsinfrastructuur (bron: GRS)



C.1.1.3 Gewenste verkeers- & vervoersstructuur

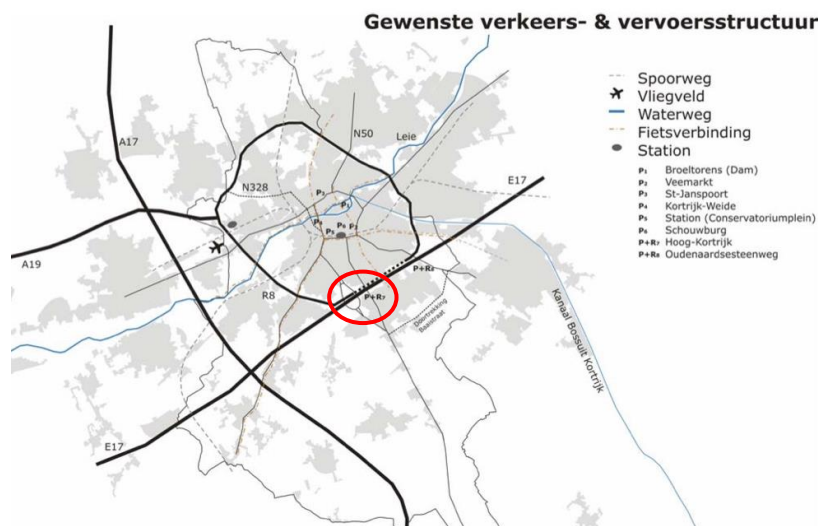
De visie opgenomen in het mobiliteitsplan van de stad vormt de basis voor het ruimtelijk beleid (zie verder). De gewenste ruimtelijke verkeers- & vervoersstructuur vertrekt vanuit de volgende **doelstellingen**:

- Het garanderen van de **bereikbaarheid**, ook op lange termijn;
- Verhogen van de **verkeersleefbaarheid** en de **verkeersveiligheid**;
- Een aangepast **locatiebeleid**:
Gericht op verdichting in de stedelijke gebieden en het benutten van de multimodale plaatsen. Het is dus noodzakelijk dat de mobiliteitsstructuur van de stad en de bereikbaarheidsprofielen van de verschillende activiteiten op elkaar zijn afgestemd en dit vanuit het oogpunt van een selectieve bereikbaarheid;
- Het beïnvloeden van de **vervoerswijzekeuze**:
Het uitbouwen van een OV-net, een netwerk van fietsroutes in aansluiting met de randgemeenten en het buitengebied zijn daarbij noodzakelijk;
- Bij **grootschalige ingrepen** wordt het effect op de mobiliteit onderzocht:
Bij de inplanting van concentraties van verkeersgenererende activiteiten wordt steeds het effect op de mobiliteit onderzocht. De aandacht gaat naar de ontsluitingsstructuur van de sites en de omgeving, de OV-structuur en de parkeer- en fietsvoorzieningen. Met name voor Hoog-Kortrijk (site Xpo) en Kortrijk-Oost (sites Kop van Evolis en Kapel ter Bede) moeten mobiliteitsstudies inzicht geven of de bestaande infrastructuur op deze activiteiten kan anticiperen en eventuele problemen verhelpen.

De ruimtelijke vertaling van deze doelstellingen leidt tot een wegenhiërarchie voor het autoverkeer met de R8 als snelste verbinding (functie: verdeelring) en de R36 als stedelijke boulevard (functie: binnenstadsring).

Hoog-Kortrijk wordt verbonden met de globale verkeersinfrastructuur door een regionale as, gevormd door de Beneluxlaan, verkeerscomplex Kortrijk-Zuid (het 'ei') en de Condédreef. Daarnaast heeft Hoog-Kortrijk drie belangrijke gebiedsontsluitingswegen die het gebied verbinden met de regionale as, namelijk:

- De Kennedylaan;
- De nieuwe ontsluitingsweg voor de regionale zone voor diensten en handel;
- De Schaapsdreef – Ambassadeur Baertlaan en de Baaistraat.



Figuur 1-5: Site Xpo binnen de gewenste ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur (bron: GRS)

Bij de verdere ontwikkelingen van het gebied als stedelijk woongebied zijn ingrepen aan de N391 noodzakelijk. Daarnaast is de site van Hoog-Kortrijk sedert jaar en dag een centrum voor allerlei grootschalige attractiepolen. In de toekomst zijn nog verschillende nieuwe activiteiten gepland of als idee aanwezig (met name het nieuwe voetbalstadion van KVK). Hierdoor krijgt Hoog-Kortrijk de allure van een grootstedelijke attractiepool. In het **mobilitieitsplan** voor Hoog-Kortrijk zal worden nagegaan op welke manier de verkeerskundige structuur moet worden aangepast om de functies op te nemen (zie verder).

C.1.2 Deelruimtes

De locatiealternatieven voor het voetbalstadion zijn gelegen binnen de volgende deelruimtes: E17-zuid (sites Kop van Evolis, Kapel ter Bede en Xpo) enerzijds en anderzijds deels in de stadswijken en randstedelijke kernen (site Brugsesteenweg). De site Weggevoerdenlaan bevindt zich niet in een van de afgebakende deelruimtes, maar werd hoger al gelinkt aan de gewenste ruimtelijke economische structuur ter hoogte van de Pottelberg met als mogelijkheden lokaal bedrijventerrein en een extra kleinhandelszone (zie hoger A.1).

C.1.2.1 Deelruimte E17-Zuid

Deze deelruimte bevat het gebied ten zuiden van de E17 ter hoogte van de op- en afrittencomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost. Het bevat de ontwikkelingen op Hoog-Kortrijk¹, de stadswijken tussen de N50 en de N8, de hogescholen-campus, het regionaal bedrijventerrein Evolis (KHZ), het bedrijvenpark Kapel ter Bede en een deel van het gebied Langwater.

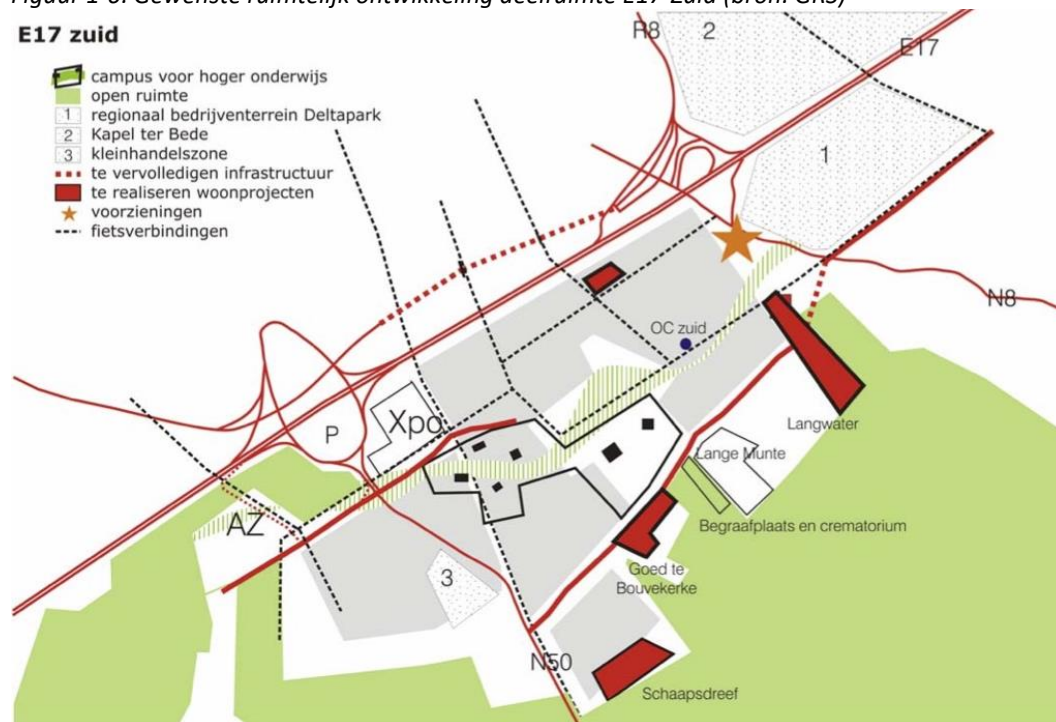
Het toekomstig beleid is gericht op het verder **aantrekken van bovenlokale en hoogwaardige voorzieningen en bedrijvigheid**, verder uitbouwen van de hogescholen-campus, vergroten van de samenhang door kwalitatieve inrichting en organisatie van bebouwing en activiteiten, bewaren van de kwalitatieve zichten over het glooiende landschap en een **optimale verkeersafwikkeling**.

Voor de locatiealternatieven van het voetbalstadion worden de volgende ruimtelijke ontwikkelingen vastgelegd:

¹ Ten tijde van het GRS werd het begrip 'Hoog-Kortrijk' alleen gebruikt voor de omgeving die aansluit op de Doorniksesteenweg (N50) en de verkeerswisselaar Kortrijk-Zuid (ook wel bekend als het 'ei'). Vandaag wordt het gebied Hoog-Kortrijk uitgebreid naar het gebied aansluitend bij de verkeerswisselaar Kortrijk-Oost. Met Kortrijk-Zuid wordt specifiek de verkeerswisselaar bedoeld.

- **Een gedifferentieerd aanbod voor bedrijvigheid op Kortrijk-Oost:**
De verschillende bedrijventerreinen op KHZ hebben een eigen betekenis (zie hoger A.1). Het Deltapark (site Kop van Evolis) wordt ontwikkeld als gemengd regionaal bedrijventerrein met aandacht voor de kwaliteit van de inrichting. Kapel ter Bede wordt ontwikkeld als een bedrijvenpark. De bestaande landschappelijke kwaliteiten worden behouden en geïntegreerd in het concept. Een gedeelte van het gebied wordt gereserveerd voor grootschalige stedelijke functies (langs de Oudenaardsesteenweg);
- **Hoogwaardige voorzieningen en kantoren op Hoog-Kortrijk:**
Hoog-Kortrijk (site Xpo) wordt ontwikkeld als een volwaardig multifunctioneel stadsdeel met plaats voor hoogwaardige stedelijke voorzieningen zoals Xpo, ziekenhuis en Kinopolis, diensten en kantoren. Aansluitend op het kruispunt 't Hooghe/Beneluxlaan is een kleinhandelszone voorzien. De ontwikkelingen op Hoog-Kortrijk zijn complementair aan de binnenstad. Dat houdt in dat er steeds een afweging moet gebeuren die de keuze tussen een mogelijke locatie in de binnenstad of op Hoog-Kortrijk tegenover elkaar afweegt;
- **Optimale verkeersafwikkeling:**
Een optimale verkeersafwikkeling is van essentieel belang voor het functioneren van het deelgebied. De mobiliteitseffectenrapporten worden opgemaakt in functie van de voorziene nieuwe ontwikkelingen op Kortrijk-Oost en Hoog-Kortrijk. Voor het oplossen van problemen overlegt de stad met de hogere overheden.

Figuur 1-6: Gewenste ruimtelijk ontwikkeling deelruimte E17-Zuid (bron: GRS)



C.1.2.2 Stadswijken en randstedelijke kernen

De site Brugsesteenweg maakt deel uit van twee deelruimtes:

- **Stadswijken:** is het geheel van de 19^{de} en 20^{ste}-eeuwse stadsuitbreidingen rond de binnenstad. De diverse wijken verschillen onderling van woondichtheden, voorzieningen, openbaar groen of bewonersgroepen. De deelruimte omvat een belangrijk deel van het woonaanbod en behoort tot de kern van de stad;
- **Randstedelijke kernen:** Heule, Bissegem, Marke en Heule Watermolen. Rond de verschillende centra met hogere dichtheid bevinden zich woonwijken met lagere dichtheid. In het gebied bevinden zich verschillende industriezones en ambachtelijke zones die via een invalsweg in verbinding staan met de R8.

In de **stadswijken** gaat de hoofdaandacht naar het stedelijk wonen in al zijn aspecten. Algemeen wordt gewerkt aan het op peil houden van de woonkwaliteit in de stadswijken. In een aantal van de oudere woonwijken, palend aan de binnenring, wordt aandacht gegeven aan het realiseren van stedelijke vernieuwing ter verbetering van de leefbaarheid. De gebieden worden gekenmerkt door een verouderd patrimonium met grootschalige, dikwijls verlaten bedrijfsgebouwen en een dichte woonbebouwing met hoofdzakelijk bescheiden arbeiderswoningen. De historische invalswegen, de Leie en het kanaal zijn structuurbepalend.

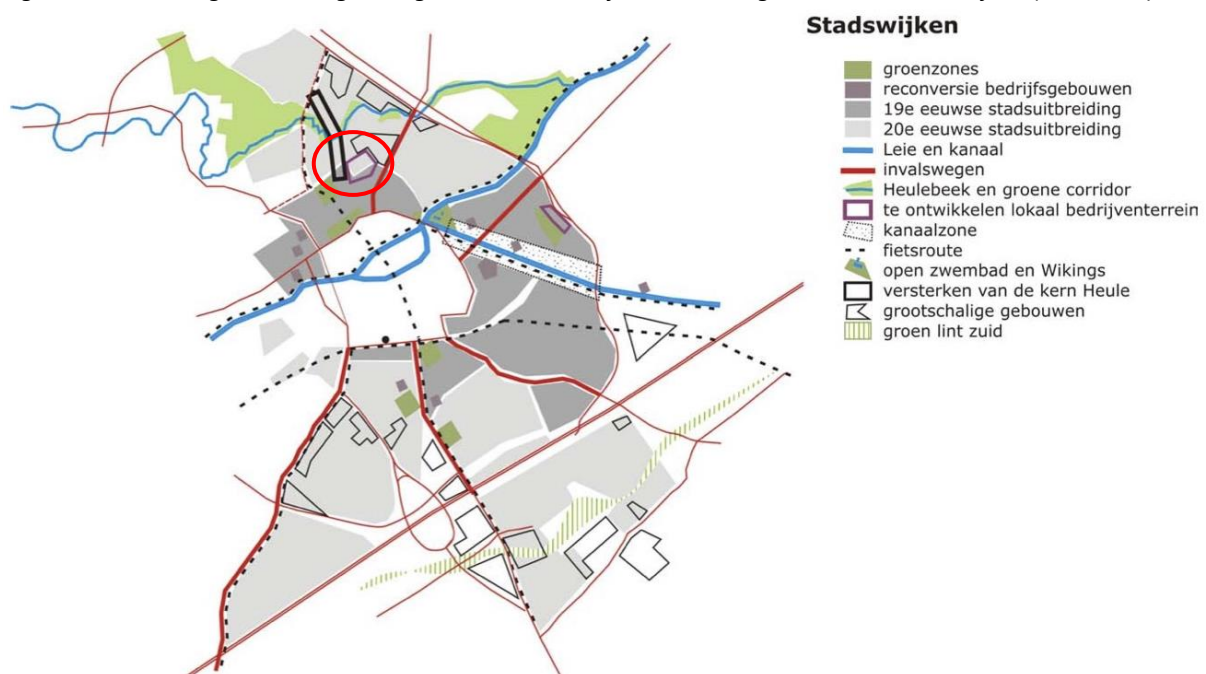
Om deze gebieden tot kwalitatieve stadswijken te ontwikkelen zijn de **maatregelen** gericht op:

- Reconversie van de verlaten bedrijfsgebouwen;
- Het inbrengen van groen;
- Het verbeteren van het wooncomfort;
- Het stimuleren van een sociale mix.

Voor de herbestemming in het kader van een voetbalstadion is de **reconversie van verlaten bedrijfspanden** een mogelijk aanknopingspunt. Een herbestemming naar gemengd stedelijk wonen krijgt echter, gelet op de ligging ten opzichte van de binnenstad, de voorkeur. Naast wonen zijn stedelijke en economische activiteiten mogelijk. De ligging tot de structuurbepalende elementen en de invalswegen zijn samen met het bereikbaarheidsprofiel van de plek bepalend voor de graad van vermenging.

De site Brugsesteenweg is gelegen langs een **invalsweg** (N50). Deze wordt als één van de structuurbepalende elementen voor de deelruimte aangeduid. Als radiale hoofdstraten vormen de invalswegen een belangrijke schakel in de structuur van de stad. Binnen dit deelgebied zijn heel wat bedrijfspanden gelegen die door hun grotere korrel in het stedelijk weefsel mogelijkheden bieden voor het opnemen van diverse functies. Daardoor zijn deze steenwegen uitermate geschikt voor het opnemen van verweving in het woongebied. De stad Kortrijk aanvaardt deze verweving als uitgangspunt in de mate dat de leefbaarheid en de draagkracht van het gebied het toelaat. Monofunctionele ontwikkelingen en concentraties van één soort activiteiten (zoals baanwinkels) worden niet toegelaten.

Figuur 1-7: Site Brugsesteenweg in de gewenste ruimtelijk ontwikkeling deelruimte stadswijken (bron: GRS)



De **randstedelijke kernen** (deelgemeenten Heule, Bissegem, Marke en de kleine kern Watermolen) zijn een belangrijk onderdeel van de stad. Zij hebben een hoog voorzieningenniveau en vormen de basis voor de verdere kerngebonden ontwikkeling van het gebied. In de gewenste ruimtelijke structuur worden ze verder behandeld als min of meer autonoom functionerende leefgemeenschappen.

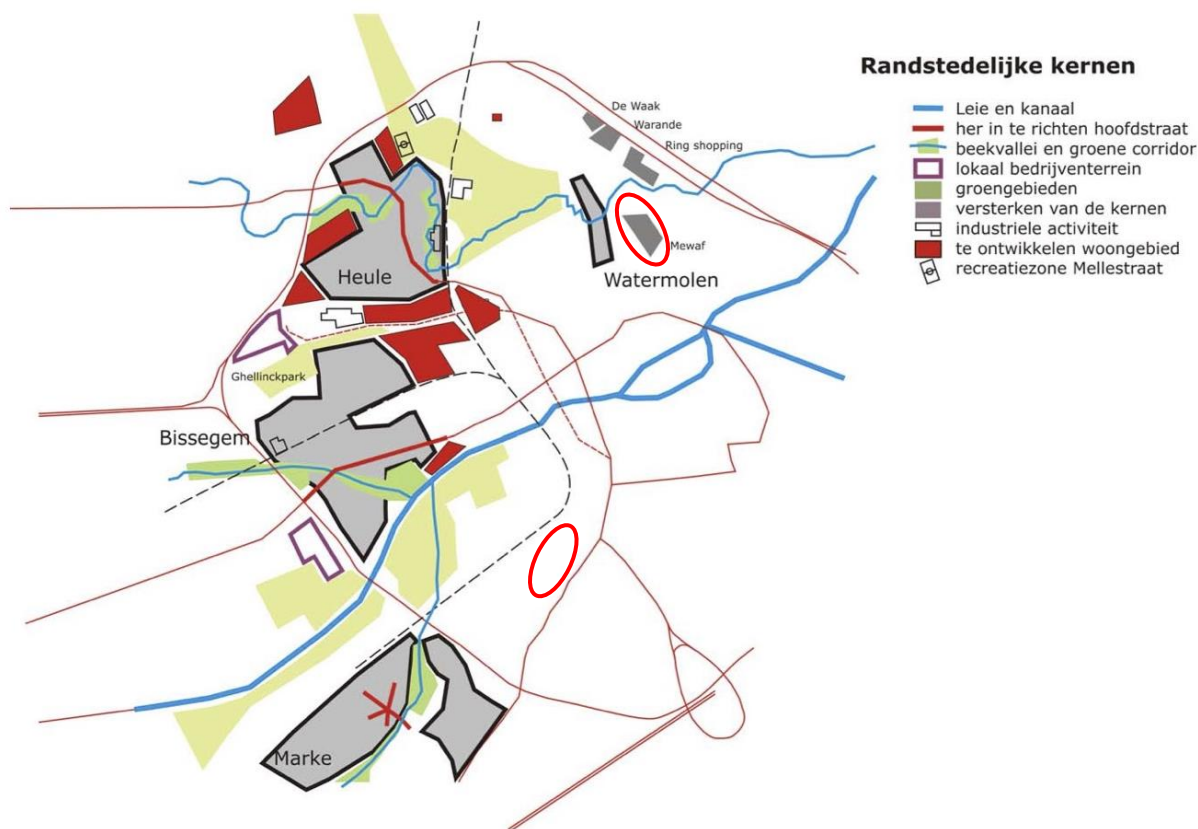
Volgende **doelstellingen** worden nagestreefd:

- Versterken van het centrum door herinrichting van het openbaar domein en het weren van doorgaand verkeer op de invalswegen;
- Uitwerken van de beekvalleien als belangrijke groene en ecologisch linten;
- Streven naar een gerichte verweving van functies;
- Het versterken van de woonfunctie door het realiseren van nieuwe woonprojecten aansluitend bij de kern door reconversie van bedrijfsgebouwen tot woningbouw.

De site Brugsesteenweg maakt deel uit van de kern **Watermolen**. Deze kleine kern is historisch gegroeid langs de Izegemsestraat. Het centrum situeert zich aan het kruispunt van de Heulebeek en de Izegemsestraat. Via de Heulebeek wordt de Watermolen verbonden met het beschermd landschap van Preetjes Molen. Tussen de Watermolen, de R8 en de Brugsesteenweg zijn een aantal grootschalige activiteiten gegroeid, namelijk het MPI en de Warande, het Ring-Shoppingcentrum en de site Mewaf (site Brugsesteenweg). Concreet is voorzien dat bestaande bedrijven langs de R8 en de Brugsesteenweg de nodige ruimte krijgen voor uitbreiding. Tussen de bedrijven en de kern wordt een ambachtelijke zone voorzien.

Volledigheidshalve wordt ook de **site Weggevoerdenlaan** (site Van Marcke) aangeduid op de onderstaande figuur in het zuidwesten. Deze site ligt aan de invalswegen N43/N323 tussen het station en de Pottelberg, vlak bij een aantal scholen en op wandelafstand van het centrum. Aangezien de bedrijfsgebouwen van Van Marcke ondertussen leegstaan, komt ook deze locatie in aanmerking voor de reconversie van verlaten bedrijfspanden. Op de Pottelberg ten zuidwesten van de site wordt nog een kleinhandelszone voorzien (ontsluiting via de N323).

Figuur 1-8: Site Brugsesteenweg en Weggevoerdenlaan binnen de gewenste ruimtelijk ontwikkeling deelruimte randstedelijke kernen (bron: GRS)



C.1.3 Bindende bepalingen

De bindende bepalingen zijn de spil tussen de gewenste ruimtelijke structuur die volgt uit de (hoger besproken) visie in het richtinggevend gedeelte en de realisatie ervan op het terrein. De gemeente kan in principe niet afwijken van het richtinggevend gedeelte, behalve bij een onvoorziene ruimtelijke behoefte van de verschillende maatschappelijke activiteiten. Gelet op de leeftijd van het GRS (2007), kunnen ook onverenigbaarheden met de ambities vanuit de beleidsplanning daarbij een rol spelen en dit zowel op Vlaams, provinciaal als op lokaal niveau want ook Kortrijk is ondertussen gestart met de opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan (zie verder).

Het bindend gedeelte met de hierin opgenomen bepalingen dient een dwingend kader aan te geven voor de uitvoering van het GRS. Het bevat die maatregelen die essentieel geacht worden om de visie en de opties van het GRS op het terrein te realiseren. De bindende bepalingen leveren een actieprogramma en zijn verifieerbaar of toetsbaar wat betreft de wezenlijke uitvoering ervan.

De bindende bepalingen zijn opgedeeld per thema of deelstructuur. Met betrekking tot de **locatiealternatieven** voor het voetbalstadion wordt het volgende bepaald:

- **Economische structuur:**
 - De stad stelt zich tot taak de voorgestelde terreinen bedrijfsklaar te maken voor lokale bedrijven en mee te werken met de Vlaamse overheid bij de realisatie van regionaal bedrijventerrein in Kortrijk (sites Kop van Evolis en Kapel ter Bede).²
*Op het Deltapark ter hoogte van het bedrijventerrein KHZ wordt er langs weerszijden van de Oudenaardsesteenweg ruimte voorzien voor grootschalige stedelijke functies (site Kop van Evolis);
 - Pottelberg (site Weggevoerdenlaan) en zone Watermolenstraat/Iepersestraat (site Brugsesteenweg) worden geselecteerd als lokale bedrijventerreinen;
 - RUP opmaken voor ambachtelijke zone Watermolen/Iepersestraat (site Brugsesteenweg);
- **Voorzieningenstructuur:**
 - *Hoog-Kortrijk (site Xpo) wordt geselecteerd voor het lokaliseren van diensten en voorzieningen, complementair aan de binnenstad en Xpo-accommodaties;
 - Onderzoek voeren naar de ontwikkelingsmogelijkheden.
- **Verkeers- en vervoersstructuur:**
 - Voor de geplande ontwikkelingen op Hoog-Kortrijk (site Xpo) en Kortrijk-Oost (sites Kop van Evolis en Kapel ter Bede) worden mobiliteitseffectenrapporten opgemaakt.

() De provincie heeft deze bepalingen uiteindelijk geweerd uit het bindend gedeelte van het GRS omdat ze van oordeel was dat deze onderwerpen behoren tot de bevoegdheid van een hogere overheid.*

C.1.4 Tussentijds besluit

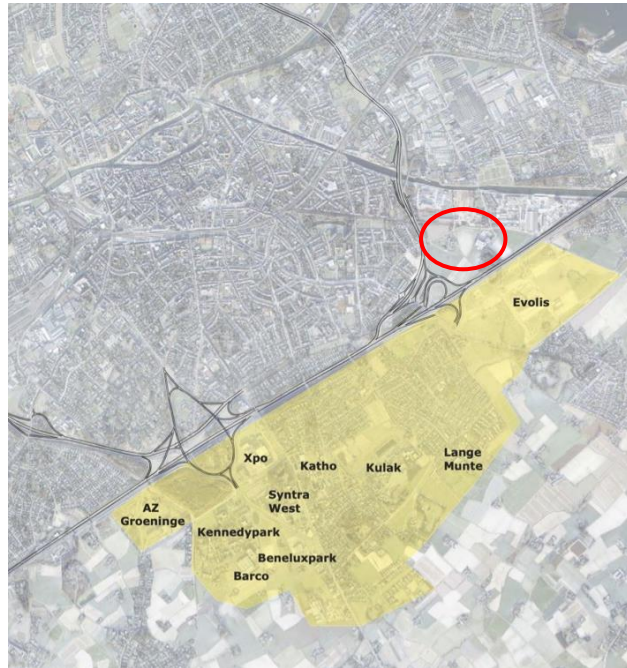
Op basis van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de deelstructuren en de deelruimtes opgenomen in het richtinggevend gedeelte en het bindend gedeelte van het GRS, kunnen we besluiten dat een planinitiatief voor een gemeentelijk RUP KVK-stadion in principe mogelijk is op alle vijf locatiealternatieven. Er moet in casu niet worden afgeweken van het richtinggevend gedeelte, noch worden er sites weggeschreven in het bindend deel.

De **deelruimte E17-Zuid** wordt gereserveerd voor hoogwaardige en bovenlokale voorzieningen en bedrijvigheid, wat een voetbalstadion mogelijk maakt op de sites Kop van Evolis, Kapel ter Bede en Xpo:

Voor de **site Kapel ter Bede** ter hoogte van het op- en afrittencomplex Kortrijk-Oost (noordkant) wordt een bedrijvenpark voorgesteld, ingebed in de bestaande landschappelijke kwaliteiten (paviljoenen), wat in dit geval gecombineerd zou worden met het voetbalstadion;

² Zie gewestelijk afbakeningsRUP Regionaalstedelijk gebied Kortrijk (2006).

Het gebied **Hoog-Kortrijk** omvat het stadsdeel ten zuiden van de E17, met de **site Kop van Evolis** (het oude Deltapark) ter hoogte van het complex Kortrijk-Oost en de **site Xpo** ter hoogte van complex Kortrijk-Zuid. Het GRS duidt (delen van) deze sites specifiek aan als locaties voor grootschalige stedelijk functies die niet thuishoren in de binnenstad. Ter hoogte van de site Kop van Evolis is dat in combinatie met gemengde regionale bedrijvigheid, terwijl bij de site Xpo het accent ligt op diensten en voorzieningen complementair aan de binnenstad en Xpo-accommodaties (en eventueel extra kleinhandelszone).



Figuur 1-9: Hoog-Kortrijk met aanduiding site Kapel ter Bede ten noorden van de E17

Een voetbalstadion is in ieder geval mogelijk vanuit de gewenste voorzieningenstructuur op de sites Xpo, Kop van Evolis en, maar in mindere mate, Kapel ter Bede. Bovendien kan het aanvullend programma op al deze sites gelinkt worden aan de gewenste economische structuur.

De **sites Weggevoerdenlaan en Brugsesteenweg** liggen langs een invalsweg aan de rand van de binnenstad, zijnde de N43 in het zuidwesten resp. de N50 in het noorden. Het gaat om oude bedrijfssites van Van Marcke, gelegen in woongebied, maar in het gewestplan aangeduid in een zone voor milieubelastende industrieën. Wanneer de activiteiten worden stopgezet, laat het GRS de mogelijkheid voor een evaluatie van de voorgezette bestemmingen, zoals ruimte voor bedrijven, wonen, recreatie of een gebied met gemengde bestemming. De ontwikkeling van een voetbalstadion behoort dus tot de mogelijkheden, maar bij het vastleggen van een nieuwe bestemming zijn bereikbaarheid en schaal belangrijke criteria bij de afweging. Het GRS bepaalt dat voor de site Brugsesteenweg een RUP wordt opgemaakt voor de realisatie van 4 ha lokaal bedrijventerrein KMO's. Op de Pottelberg, ten zuidwesten van de site Weggevoerdenlaan, komt een extra zone voor grootschalige kleinhandel.

C.1.5 Ontwikkelingen

Op gemeentelijk niveau zijn er recent initiatieven gestart ter hoogte van een aantal locatiealternatieven om de doelstellingen en acties opgenomen in het GRS te realiseren. Deze zijn in hun huidige gedaante niet te verenigen met een voetbalstadion, zonder dat er belangrijke onderdelen van het programma moeten worden geschrapt:

- **Site Brugsesteenweg (site Mewaf):**
De stad is het RUP Mewaf gestart (startnota, 2019) waarbij het gebied tussen de Brugsesteenweg (N50), de Watermolenstraat, de Izegemsestraat, de Iepesestraat en de Lijnwaadstraat, een nieuwe invulling krijgt nu een groot deel van de gebouwen leegstaat na het vertrek van Van Marcke naar LAR-Zuid. Het plangebied bestaat grotendeels uit een zone voor milieubelastende industrie klasse II. Om nieuwe ontwikkelingen toe te laten binnen de beleidslijn 'paars blijft purper' zal een omzetting gebeuren naar KMO-zone met afwerking van de bestaande (woon)randen. Een deel wordt herbestemd naar zone voor wonen (100 nieuwe eenheden), gemeenschapsvoorzieningen en groenzone.
- **Site Weggevoerdenlaan (site Van Marcke):**
Net zoals op de site Mewaf, zijn ook hier de bedrijfsgebouwen vacant na het vertrek van de firma Van Marcke. Door de strategische ligging vlak bij het station, enkele scholen, het kleinhandelspark Pottelberg en het stadscentrum kan hier een nieuw stadsdeel groeien met plaats voor bedrijvigheid, wonen, werken, leren en leven. Het ontwerpteam Omgeving – UAU werkte een masterplan (2020) uit voor de hele site en de stad is een RUP-procedure gestart (startnota in opmaak).

Bijgevolg voert de stad voor beide locatiealternatieven een uitvoerend ruimtelijk beleid dat gericht is op andere doeleinden dan grootschalige stedelijke functies zoals een voetbalstadion. Concreet wenst de stad met deze plannen tegemoet te komen aan het tekort aan bouwrijpe gronden voor KMO's. In plaats van hiervoor nieuwe open ruimte op te offeren (zgn. greenfield-ontwikkeling), laat een herschikking binnen de gronden van de Groep Van Marcke, op de oude Mewaf-site (site Brugsesteenweg) en de site Van Marcke (site Weggevoerdenlaan), toe dat extra ruimte wordt voorzien door de zuivere reconversie van voormalige bedrijfspanden. Het standpunt van het gemeentebestuur is dan ook dat deze processen niet doorkruist mogen worden.

De **site Kop van Evolis** (oude Deltapark) langs de Oudenaardsesteenweg komt op basis van het GRS ten slotte in aanmerking voor grootschalige stedelijke functies. B-architecten en BRUT maakten een masterplan op (2019) voor een multifunctioneel voetbalstadion. Het aanvullend programma bestaat uit een hotel, bedrijvigheid, kantoren, parkeergebouw, brandweer, vrije tijd en groen. Deze locatie kwam in eerste instantie het best naar voren voor de bouw van het voetbalstadion, maar daarmee is nog niet beslist dat het deze locatie zal worden.

De oefening wordt nu opnieuw gemaakt voor alle vijf locatiealternatieven, waarbij in het kader van deze MCA vertrokken wordt vanuit de **stadionontwikkeling**. Wanneer een locatiealternatief beleidsmatig (het beste) past bij zo'n grootschalige en bovenlokale recreatieve voorziening, verdient het de voorkeur tegenover de locaties die dat niet of minder zijn. Op die manier kunnen de vijf locatiealternatieven op een gelijkwaardige manier met elkaar vergeleken worden.

Het **aanvullend programma** ligt nog niet vast voor elke locatie, met uitzondering van het masterplan voor de site Kop van Evolis. De stad voerde voor de andere locatiealternatieven 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 vanuit beleidsmatig oogpunt als redelijk alternatief te beschouwen. Voor de redelijke locatiealternatieven kan nadien een afweging worden gemaakt in hoeverre het aanvullend programma aanleunt bij de beleidsmatige gewenste ontwikkeling voor die locatie (incl. andere lopende processen).

C.2. MOBILITEITSPLAN KORTRIJK – BELEIDSPLAN

Het eerste mobiliteitsplan van Kortrijk dateert van 2002 en werd herzien in 2011. Het richtinggevend gedeelte bestaat uit de verschillende werkdomeinen. In **Werkdomein A – Ruimtelijk beleid** wordt het mobiliteitsplan gekaderd binnen de huidige (lees: toenmalige) relevante ontwikkelingen. Naast het GRS worden ook de grote strategische projecten in Kortrijk beschreven. Ook de visie op de wegencategorisering wordt besproken en gemotiveerd. **Werkdomein B – Verkeersnetwerken** bevat de visie op de netwerken per modi en in **Werkdomein C – Flankerende maatregelen** worden de ‘zachte’ ondersteunende maatregelen besproken, maar die laatste zijn in het kader van deze MCA niet relevant. Ten slotte volgt er een **actieprogramma** met een lijst van de acties die noodzakelijk zijn om de opgelegde doelstellingen te behalen.

Enkel de voor de locatiealternatieven relevante onderdelen worden hierna besproken. Samen met de opmaak van het nieuwe Beleidsplan Ruimte Kortrijk wordt ook het mobiliteitsplan herzien.

C.2.1 Werkdomein A – Ruimtelijk beleid

C.2.1.1 Ruimtelijke planning

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan

Het mobiliteitsplan vertrekt vanuit de **visie van het GRS**. Om als stad optimaal te functioneren, moeten in de eerste plaats de verschillende deelruimtes op elkaar zijn afgestemd (zie hoger).

Op regionaal niveau vervult Kortrijk een centrumfunctie, zodat zij zichzelf in de picture kan blijven schuiven door grootschalige en unieke regionale functies aan te bieden. De nabijheid van grootstedelijke infrastructuur (TGV-station, vliegveld...) en de dynamiek vanuit Rijsel, biedt Kortrijk de kans om zich binnen deze metropool te profileren als Vlaamse stad met een aangenaam woonklimaat, eigen kwalitatieve en sterk uitgebouwde voorzieningen en voldoende werkgelegenheid.

Kortrijk wil ook profiteren van de ligging langs de E17. Het bedrijventerrein KHZ, de omgeving van de Xpo- hallen en Kapel ter Bede worden zo ontwikkeld dat Kortrijk zichtbaar wordt vanop de E17. Kortrijk wil zich ook in Vlaanderen en binnen de grensoverschrijdende metropool Rijsel meer profileren als stad van cultuur en design.

Regionaalstedelijk gebied Kortrijk

Op 20 januari 2006 heeft de Vlaamse Regering het **RUP voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied** Kortrijk definitief vastgesteld (zie verder). Dit plan geeft aan waar in het stedelijk gebied de beste locaties liggen voor bijkomende woningen, bedrijven, voorzieningen en groen. De ruimtelijke visie op de regio Kortrijk vertrekt vanuit twee vaststellingen:

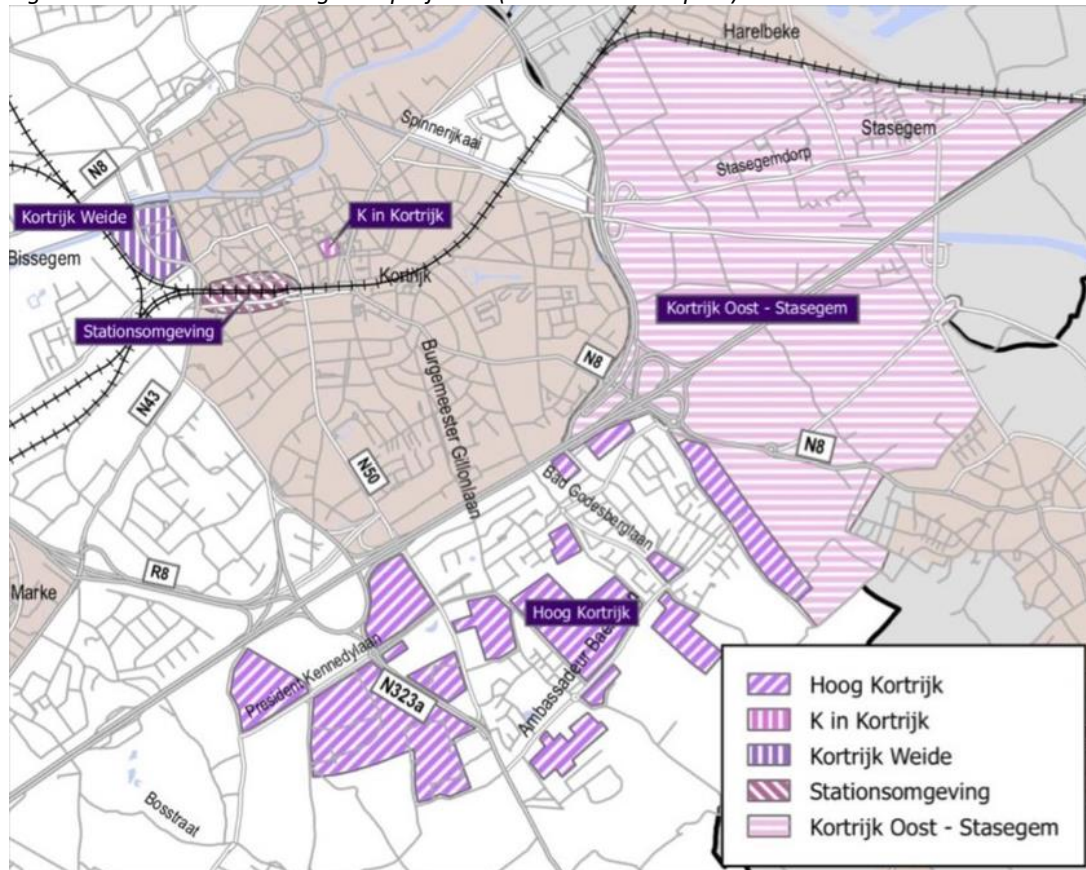
- **Eerste vaststelling:** Kortrijk is een belangrijke schakel van de verstedelijkte as Waregem-Kortrijk-Menen. Deze as wordt verbonden door de E17 en biedt uitstekende kansen voor een verdere ontwikkeling van wonen en werken;
- **Tweede vaststelling:** er is in de omgeving nog heel wat open ruimte. De verstedelijkte as wordt ten zuiden begrensd door grote aaneengesloten landbouwgebieden en ten noorden door het groene Schelde-Leie-interfluvium. Het is belangrijk dat deze open ruimte voldoende met elkaar verbonden blijft.

Rond deze visie werden de nodige bestemmingswijzigingen doorgevoerd voor onder meer bedrijventerrein, woningen, randstedelijk groen, kleinhandelsconcentraties, landbouw... De stedelijke structuur wordt voor grootschalige en unieke stedelijke functies versterkt door deze functies te bundelen in de binnenstad en Hoog-Kortrijk. Beide stadsdelen worden complementair ontwikkeld. Het verzekeren van een vlotte bereikbaarheid is vanuit de regio een belangrijk uitgangspunt voor het bepalen van locaties voor dergelijke stedelijke functies. Zo worden bijkomende bedrijventerreinen gekoppeld aan de bestaande bedrijventerreinen die gelegen zijn aan infrastructuur van stedelijk niveau (vnl. de R8).

C.2.1.2 Strategische projecten met grote impact op mobiliteit

Op onderstaande figuur worden de (toenmalige) grote en relevante ontwikkelingen in Kortrijk in kaart gebracht die recentelijk uitgevoerd werden of in de nabije toekomst gepland zijn. Voor het voetbalstadion zijn enkel de gebieden ‘Hoog-Kortrijk’ (site Xpo) en ‘Kortrijk Oost – Stasegem’ relevant (sites Kop van Evolis en Kapel ter Bede).

Figuur 1-10: Overzicht strategische projecten (bron: mobiliteitsplan)

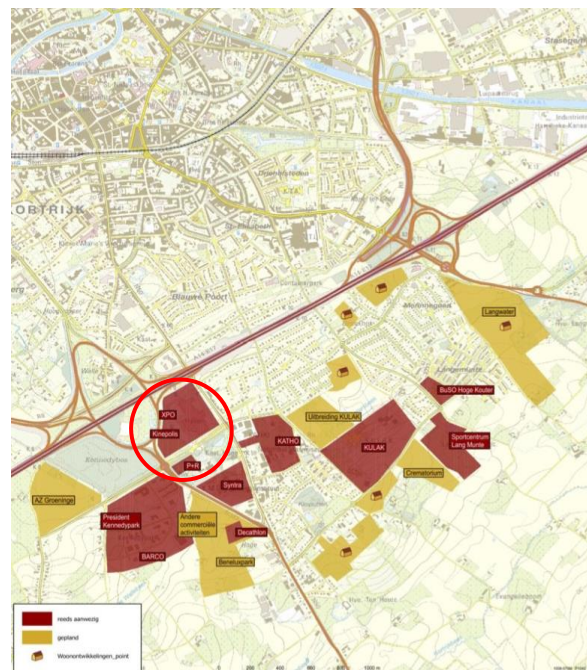


Hoog-Kortrijk

De ruime site Hoog-Kortrijk³ is sedert jaar en dag een centrum van allerlei grootschalige attractiepolen, met o.a. Xpo, de KULAK, KATHO, Syntra en het Kennedypark. Vrij recent zijn daar nog activiteiten bijgekomen, met name Kinopolis, de P&R en de Topsporthal Lange Munte. In de toekomst zijn nog verschillende nieuwe activiteiten gepland of als idee aanwezig. Dit alles heeft tot gevolg dat Hoog-Kortrijk de allure krijgt van een grote regionaalstedelijke attractiepool.

De belangrijkste bestaande activiteitencentra zijn:

- **AZ Groeninge:** fusieziekenhuis dat na voltooiing 1.000 bedden zal tellen;
- **President Kennedypark:** kantorenzone met 1.300 werknemers;
- **Barco:** deze site, waar 750 mensen werken, maakt feitelijk deel uit van het President Kennedypark, maar gezien de omvang van het bedrijf en de specifieke mobiliteitsvragen qua ontsluiting wordt de site echt apart behandeld;



Figuur 1-11: Overzicht activiteiten Hoog-Kortrijk met site Xpo + P&R (bron: mobiliteitsplan)

³ Ten tijde van het mobiliteitsplan werd het begrip 'Hoog-Kortrijk' alleen gebruikt voor de omgeving die aansluit op de Doorniksesteenweg (N50) en de verkeerswisselaar Kortrijk-Zuid (ook wel bekend als het 'ei'). Op vandaag wordt het gebied Hoog-Kortrijk uitgebreid naar het gebied aansluitend bij de verkeerswisselaar Kortrijk-Oost. Met Kortrijk-Zuid wordt specifiek de verkeerswisselaar bedoeld.

- **Kortrijk Xpo:** de expohallen die gelegen zijn tussen het 'ei' en de Doorniksesteenweg;
- **Kinopolis:** cinemacomplex met 10 zalen naast Kortrijk Xpo;
- **KATHO:** de Katholieke Hogeschool Zuid-West-Vlaanderen, met 3.500 studenten en 400 personeelsleden;
- **KULAK:** de Katholieke Universiteit Leuven afdeling Kortrijk, die gelegen is langs de Etienne Sabbelaan, met 800 studenten en 150 personeelsleden;
- **Syntra:** opleidingscentrum voor KMO's waar 's avonds tot 1.000 cursisten komen;
- **BuSO de Hoge Kouter:** bijzonder secundair onderwijs met 200 leerlingen en 100 personeelsleden;
- **Lange Munte:** sportcentrum met sporthal met 2.400 zitplaatsen;
- **Park + Ride:** 450 parkeerplaatsen gelegen op de hoek van de Beneluxlaan en de President Kennedylaan;
- **Woongebieden:** op Hoog-Kortrijk zijn naar schatting reeds zo'n 1.200 woningen aanwezig die, in hun geheel, een grote verkeersgeneratie met zich meebrengen;
- **Decathlon:** deze komt in de uitbreiding van het Kennedypark te liggen, maar vanwege de specifieke kenmerken en aparte ontsluiting wordt deze apart behandeld.

In de nabije en verre toekomst zijn nog ontwikkelingen gepland, met name de uitbreiding van fusieziekenhuis AZ Groeninge, de woonontwikkeling op Langwater en uitbreiding van het Beneluxpark, de site naast Decathlon en de KULAK voor nader te bepalen (nieuwe) activiteiten.

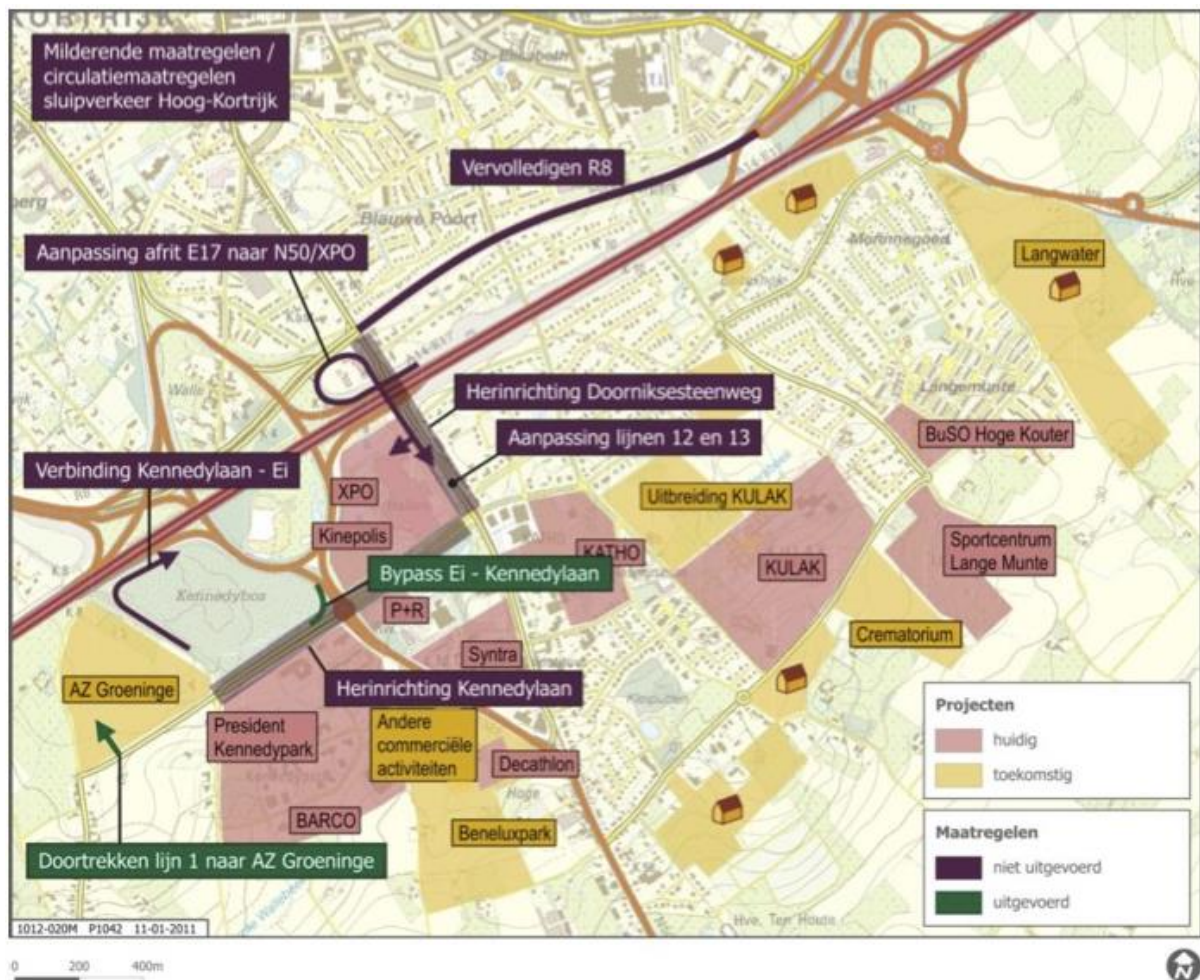
Voor Hoog-Kortrijk worden volgende **maatregelen/optimalisaties** voorgesteld, zowel voor het autoverkeer als voor de bereikbaarheid met het OV:

- **Afwikkeling autoverkeer**
Een optimalisatie van de huidige infrastructuur door een nieuwe aansluiting te voorzien van het knooppunt President Kennedylaan-Munkedoornstraat naar het 'ei', in combinatie met het doortrekken van de R8, geeft de meest duurzame mogelijkheden voor Hoog-Kortrijk (vanuit standpunt mobiliteit gezien). De druk op de Doorniksesteenweg blijft beperkt, en de afwikkeling op de President Kennedylaan haalt een acceptabel niveau. Om de druk op het 'ei' op een aanvaardbaar niveau te houden, is de doortrekking van de R8 wel noodzakelijk.
Het kruispunt van de President Kennedylaan en Beneluxlaan kan behouden worden als rotonde, mits toevoeging van de bypass ei-Kennedylaan en een tweede ontsluitingsweg voor de zone rond het Kennedypark en het AZ Groeninge, en indien er geen ontwikkelingen meer bijkomen buiten die ontwikkelingen waar reeds concrete plannen voor bestaan. In de toekomst, bij de verdere uitbouw van de geplande commerciële activiteiten en kantoren, zijn verkeerslichten op deze plaats gewenst om de toekomstige ontwikkelingen te kunnen opvangen. In dat geval zijn het 'ei' of het kruispunt Beneluxlaan-Doorniksesteenweg naar afwikkelingscapaciteit de beperkende factoren voor verdere ontwikkelingen;
- **Openbaar vervoer**
De nieuwe ontwikkelingen op Hoog-Kortrijk vragen een opwaardering van het OV. De Doorniksewijk en Doorniksesteenweg worden bevestigd als corridor voor het OV naar Hoog-Kortrijk. De goede doorstroming van de bus wordt bevorderd door het aanbrengen van uitstulpende haltes. Ook dit maakt integraal onderdeel uit van de tweede fase van het Mobiliteitsplan Hoog-Kortrijk, waarin bijzondere aandacht gaat naar een hoogwaardige OV-verbinding tussen de binnenstad en Hoog-Kortrijk.

De acties op Hoog-Kortrijk worden hieronder weergegeven.

Figuur 1-12: Overzicht acties Hoog-Kortrijk (bron: mobiliteitsplan)

	Omschrijving actie	Locatie	Initiatiefnemer
1	Doortrekking zuidelijk gedeelte R8 (Kortrijk Oost - Kortrijk Zuid)	Hoog-Kortrijk	AWV
2	Aanleggen bypass van het Ei rechtsaf naar de Kennedylaan	Hoog-Kortrijk	AWV
3	Aanpassing afrit E17 naar N50 /Xpo	Hoog-Kortrijk	AWV
4	Nieuwe verbinding Pres. Kennedylaan - afrit E17-Ei	Hoog-Kortrijk	AWV
5	Herinrichting Pres. Kennedylaan	Hoog-Kortrijk	AWV
6	Herinrichting Doorniksesteenweg tussen R8 en Pres. Kennedylaan	Hoog-Kortrijk	AWV
7	Doortrekking Lijn 1 naar AZ Groeninge	Hoog-Kortrijk	De Lijn
8	Aanpassing lijnvoering lijnen 12 en 13	Hoog-Kortrijk	De Lijn
9	Milderende maatregelen sluipverkeer Hoog-Kortrijk	Hoog-Kortrijk	Stad Kortrijk
10	Circulatiemaatregelen sluipverkeer Hoog-Kortrijk	Hoog-Kortrijk	Stad Kortrijk



Kortrijk-Oost-Stasegem

Dit gebied is gelegen in het oosten van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk op grondgebied Kortrijk, Harelbeke en Zwevegem. Er worden drie **hoofddoelstellingen** geformuleerd:

- De opmaak van een ontwerpstreefbeeld voor:
 - De R8, tussen het knooppunt Kortrijk-Oost en het toegangsknooppunt Stasegem (de 'paperclip');
 - Het wegvak van de E17 ter hoogte van het toegangsknooppunt Kortrijk-Oost;
 - De wegvakken van de gewestwegen N8 en N391, binnen het studiegebied;
- De opmaak van een verkeersplanologisch concept voor de ontsluiting van de zone Kortrijk-Oost-Stasegem naar het hogere wegennet;
- Een voorstel van fasering voor de uitvoering van de verkeersplanologische concepten, in functie van de ontwikkelingen op Kortrijk-Oost.

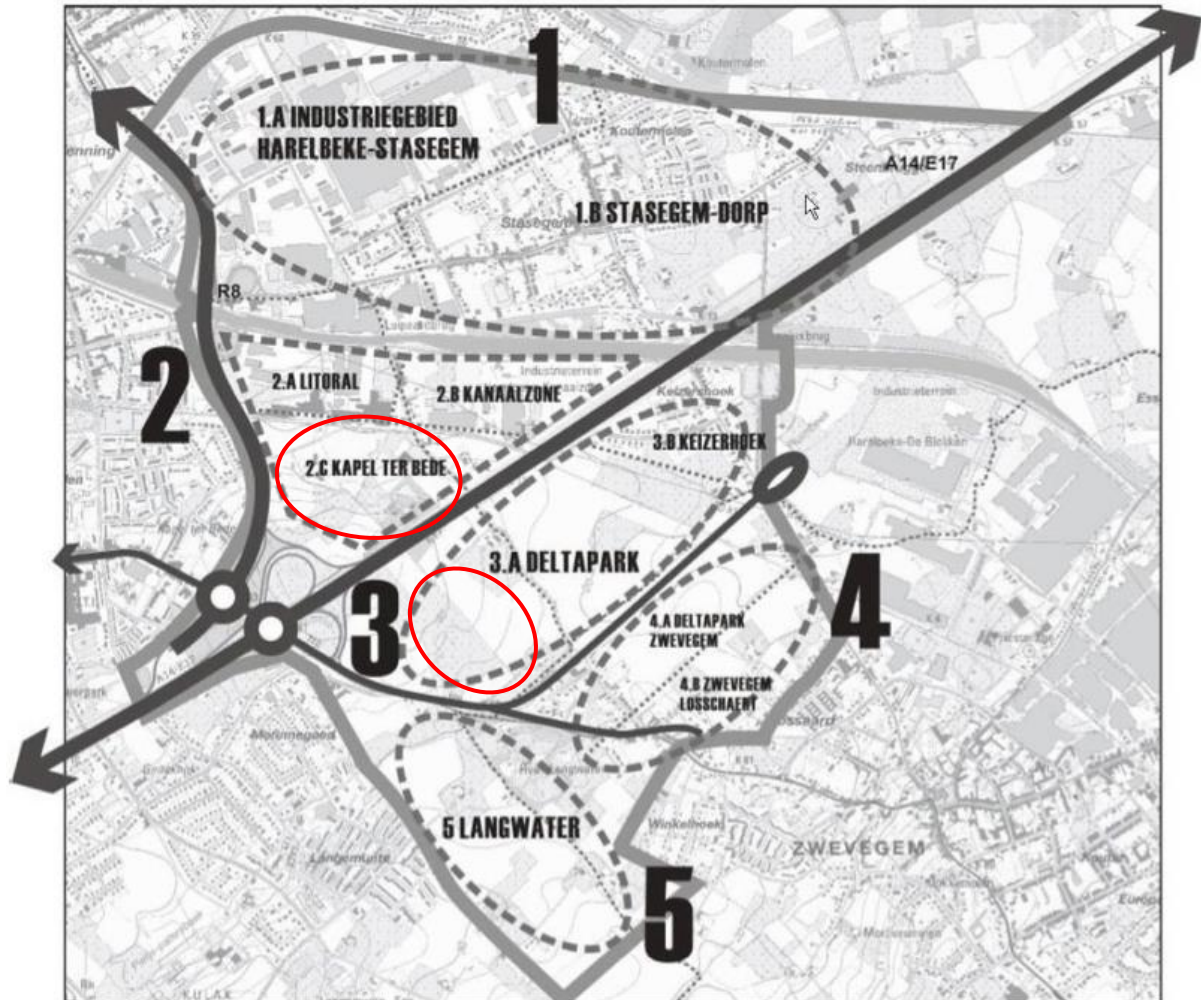
De sites Kapel ter Bede en Kop van Evolis behoren tot de volgende deelgebieden van Kortrijk-Oost-Stasegem:

- **Deelgebied 2: Kapel ter Bede/Littoral (tussen kanaal Kortrijk-Bossuit en E17)**
 Er worden 3 zones onderscheiden: (1) de site Littoral is het voorwerp van inrichtingsplannen voor een wetenschapspark en gebied voor stedelijke activiteiten, (2) de open ruimte ter hoogte van Kapel ter Bede kent dezelfde bestemming als Littoral, (3) de site Harelbeke-Kanaalzone, een industriegebied ten zuiden van het Kanaal Kortrijk-Bossuit met vier bedrijven. Naast deze zones is er nog het woonlint langs de Luipaardstraat.
 Het deelgebied zal in de toekomst ontwikkeld en ingevuld worden volgens het inrichtingsplan Kapel ter Bede – Littoral. Voornaamste programmaonderdelen zijn een KMO-zone, kantoren, kantoorachtigen, een researchpark en gemengde functies in de droogloodsen;

Anno 2021 wordt de ontwikkeling van het deelgebied voor sterk verkeersgenererende functies in vraag gesteld, gezien de suboptimale ontsluiting van het gebied naar het hoger gelegen wegennet.

- **Deelgebied 3: Evolis en Keizershoek (tussen E17 en de N391)**
Evolis is een nieuw bedrijventerrein (Deltapark), waarvoor de werken reeds zijn gestart, terwijl Keizershoek een woonwijk is die tot Harelbeke behoort, maar functioneel op Zwevegem gericht is.

Figuur 1-13: Kortrijk-Oost-Stasegem en sites Kapel ter Bede + Kop van Evolis (bron: mobiliteitsplan)



Voor het streefbeeld voor deelgebied Kortrijk-Oost-Stasegem worden volgende **uitgangspunten** meegenomen en/of geoptimaliseerd in de studie:

- De **doortrekking van de R8** tussen het knooppunt Kortrijk-Zuid (het 'ei') en het knooppunt Kortrijk-Noord-Oost (gelegen buiten het deelgebied);
- De uitgevoerde **inrichtingsstudies** (incl. ontsluitingsconcepten) voor Evolis, Kapel ter Bede en Littoral.

De **hoofddoelstellingen** voor het verkeersplanologisch concept en ontwerp van het streefbeeld zijn de volgende:

- Een hiërarchisch wegennet (de wegcategorisering vormt de basis voor alle concepten);
- Een leesbare ontsluiting van de stedelijke entiteiten van en naar het hogere wegennet;
- De ontwikkeling van een samenhangend en kwalitatief fietsnetwerk;
- Het behoud en de uitbouw van een kwalitatief OV-netwerk;
- Een aangepaste ruimtelijke en landschappelijke inpassing van de verschillende wegsegmenten;
- Het versterken van de samenhang tussen de verschillende stedelijke entiteiten;

- Het behoud van het structurerende vermogen van waardevolle groenstructuren;
- Een verhoogde verkeersveiligheid en gebruikscomfort voor de verschillende vervoersmodi.

Op basis van de deze uitgangspunten en doelstellingen werd een eerste inrichtingsvoorstel ontworpen. Uit de analyse bleek echter dat de verwachte verkeersstromen niet voldoende opgevangen zouden kunnen worden. Ten tijde van de opmaak van het mobiliteitsplan werd daarom beslist om verder te werken op twee sporen:

- Uitwerken van meer ingrijpende infrastructurele oplossingen;
- Ingrijpen in de geplande ontwikkelingen.

Concrete acties werd niet opgenomen in het mobiliteitsplan, omdat de sfeerbeeldstudie nog niet was afgerond.

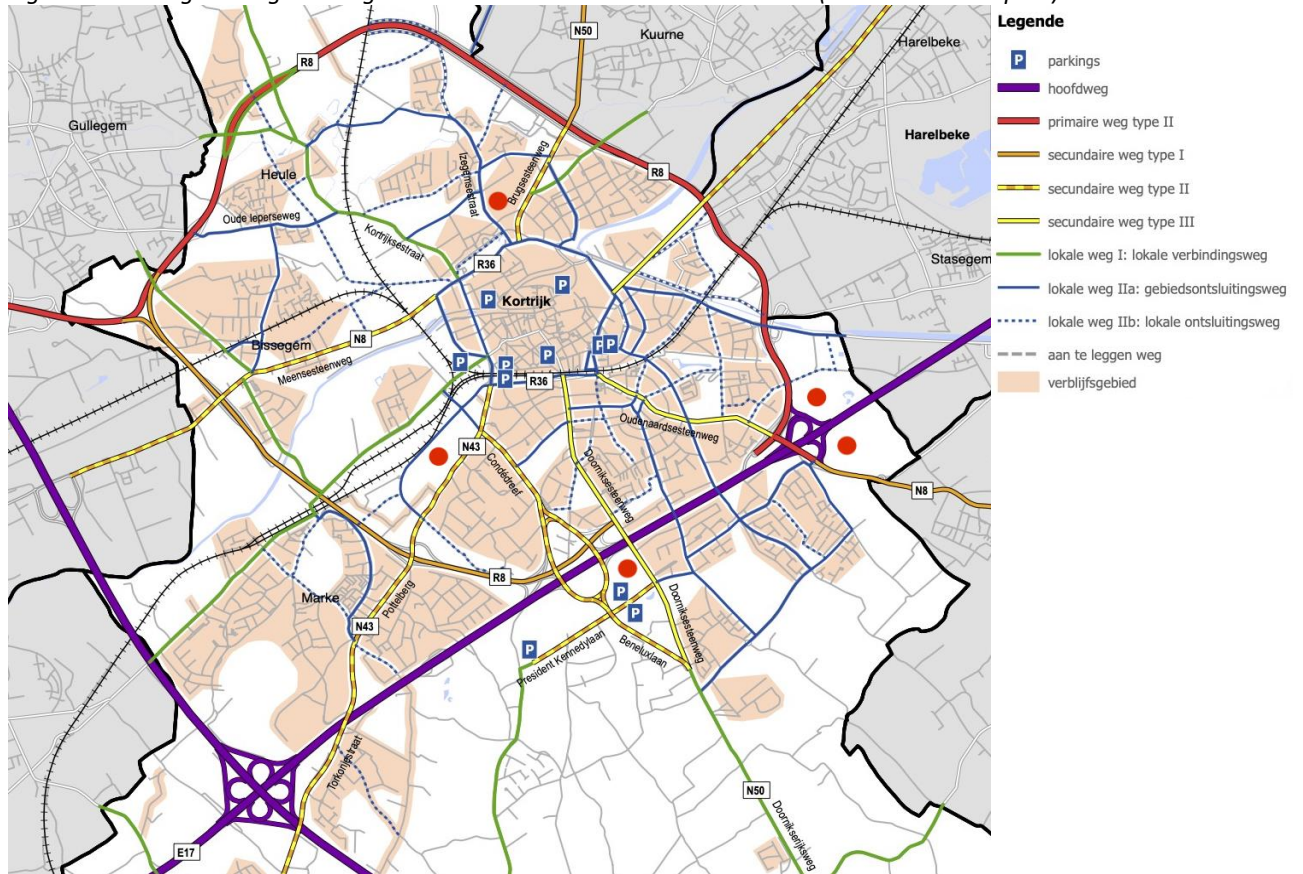
C.2.1.3 Wegencategorisering

Het mobiliteitsplan geeft een overzicht van de wegcategorisering. Hierna worden enkel de relevante wegen met categorisering voor de vijf locatiealternatieven voor het voetbalstadion weergegeven. Tevens worden de verschillen tussen de visie van de provincie West-Vlaanderen (PRS) en de visie van de stad Kortrijk weergegeven.

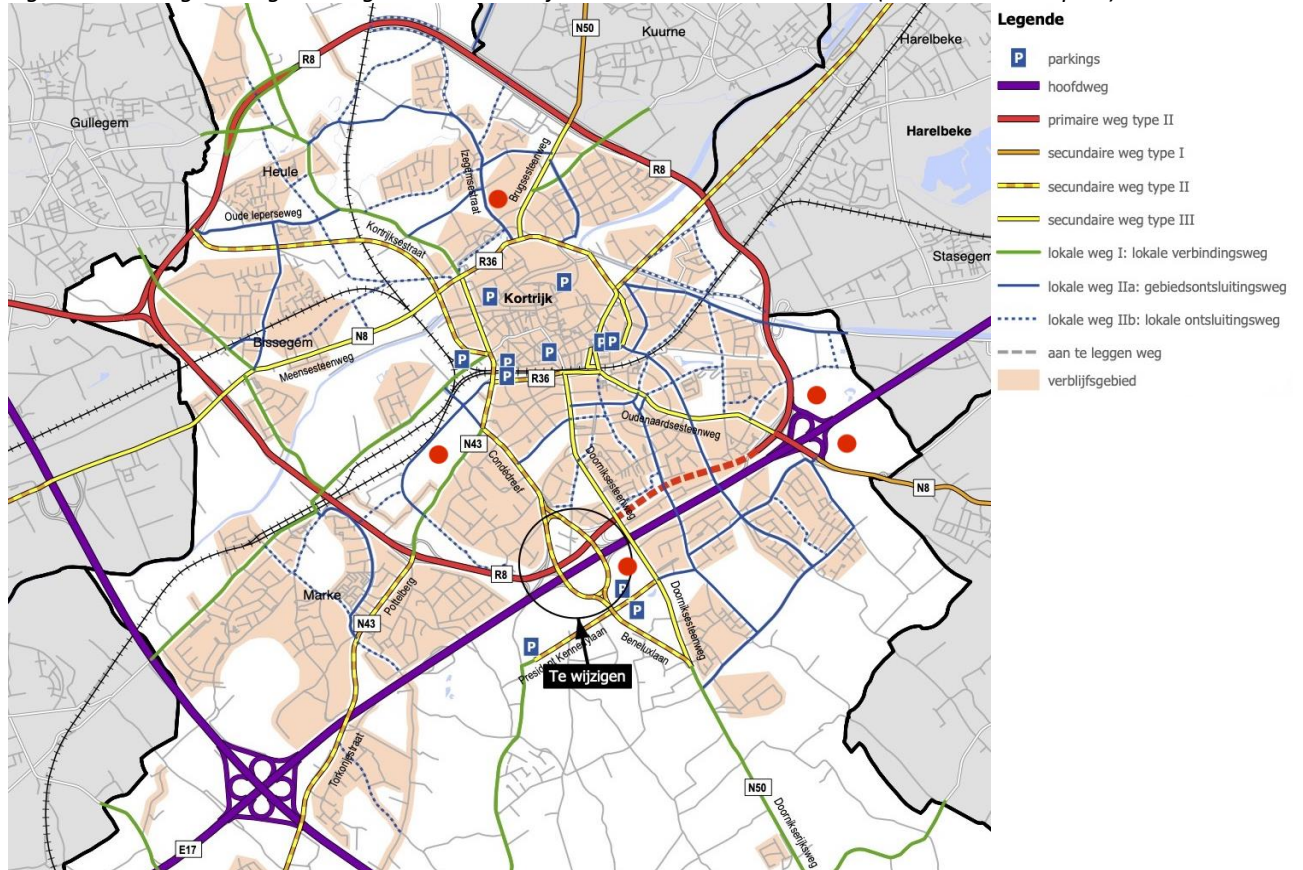
Wegencategorisering	Selectie PRS	Visie stad Kortrijk	Locatiealternatief	
Hoofdwegen				
E17 Gent – Rijsel			Allemaal	
Primaire wegen				
R8	II	Wegsegment tussen Kortrijk-West en -Zuid: secundaire weg, type I	De volledige R8 dient te fungeren als volwaardige ringstructuur die de schakel vormt tussen het stedelijk gebied en het hoofdwegennet (primaire weg, type II).	Xpo + P&R Weggevoerdenlaan
Secundaire wegen				
N8 (tussen Kortrijk-Oost en Zwevegem)	I	Idem		Kop van Evolis
N323 Condédreef/Beneluxlaan	II	Idem		Weggevoerdenlaan
President Kennedylaan	II	Idem		Xpo + P&R
N50 Brugsesteenweg (tussen R36 en R8)	III	Idem		Brugsesteenweg
N50 Doorniksesteenweg (tussen R36 en Beneluxlaan)	III	Idem		Xpo + P&R
Lokale wegen				
N43 Pottelberg (tussen Condédreef en R8)	I	Secundaire weg, type II	Dit wegsegment wordt niet als hoofdinvallas geselecteerd tussen de R8 en R36 (lokale weg I), wat wel zo is voor de nabijgelegen Condédreef.	Weggevoerdenlaan

Deze optimalisering houdt een **functionele categorisering** van het wegennet in. De categorisering is gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan ofwel de bereikbaarheid ofwel aan de leefbaarheid. Functioneel heeft men drie hoofdroutes: de verbindingfunctie, de verzamel functie en de functie van toegang geven. De categorisering zal de optimale invulling en uitbouw van deze drie functies mede bewerkstellingen. De figuren hieronder tonen de wegcategorisering en de voorgestelde wijzigingen van de stad ten opzichte van het PRS, waarbij in dit geval de R8 en N43 relevant zijn.

Figuur 1-14: Wegencategorisering selectie PRS met de locatiealternatieven (bron: mobiliteitsplan)



Figuur 1-15: Wegencategorisering visie stad Kortrijk met de locatiealternatieven (bron: mobiliteitsplan)



C.2.2 Werkdomein B – Verkeersnetwerken

C.2.2.1 Fietsnetwerk

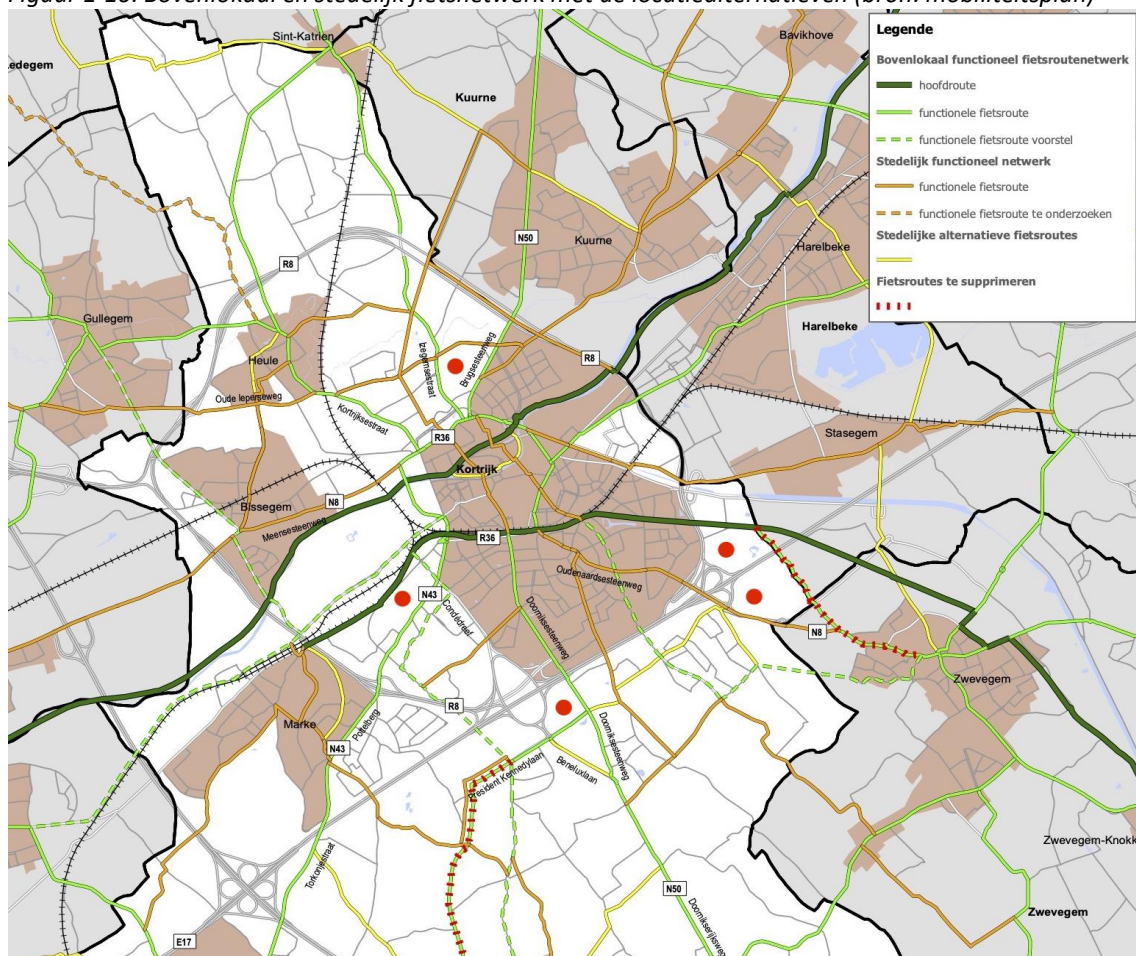
De fiets als vervoersmiddel scoort goed in Kortrijk, dankzij een aantal planningsinitiatieven sinds de herziening van het mobiliteitsplan (Fietsrouteplan, Fietsenstallingbeleid...). Het nieuwe uitgewerkt **fietsroutenetwerk** vertrekt van het Bovenlokaal Fietsroutenetwerk (BFF). Het netwerk verbindt de grotere woonkernen met de attractiepolen en onderling met elkaar. Het BFF onderscheidt drie soorten fietsroutes:

- Hoofdroutes: snelle verbindingen tussen twee kernen via jaagpad of spoorwegbedding;
- Functionele routes: verbinding tussen woonkernen en attractiepolen;
- Alternatieve routes: alternatief voor de hoofdroutes.

De **structuur** van de indeling van de fietsroutenetwerken wordt hieronder weergegeven. Op basis van de selectie blijkt dat alle **locatiealternatieven** minstens door één hoofdroute en/of functionele fietsroute wordt ontsloten.

- Primaire fietsroutes
 - Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF)
 - Provinciale Hoofdroute
 - Provinciale Functionele Fietsroute
 - Stedelijk Functioneel Netwerk
- Secundaire fietsroutes
 - Stedelijke Alternatieve Fietsroutes
 - Recreatieve Fietsroutes

Figuur 1-16: Bovenlokaal en stedelijk fietsnetwerk met de locatiealternatieven (bron: mobiliteitsplan)



De primaire fietsroutes zijn louter functioneel en bieden een directe verbinding tussen twee punten. Secundaire fietsroutes bieden een alternatief voor de primaire routes en zorgen voor een verfijning van de mazen van het netwerk. In het kader van het mobiliteitsplan worden enkel de primaire fietsroutes vermeld. De secundaire fietsroutes zullen door de stad wel nog worden gebruikt in de specifieke communicatie naar de doelgroepen.

Zowel de verbinding van de deelgemeenten met het centrum (radiaal) als de verbinding van de deelgemeenten onderling (tangenteel) zijn basisvereisten. Anderzijds wordt ook voorzien in een functionele verbinding van het centrum met de kernen van de buurgemeenten.

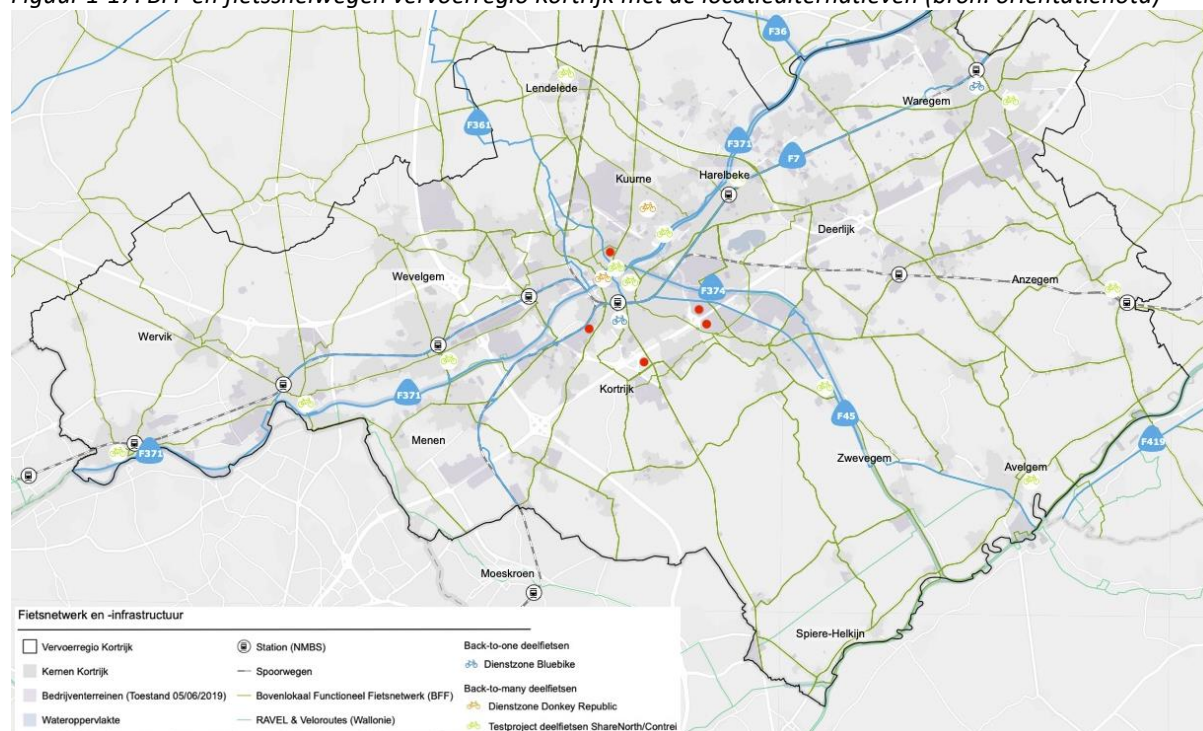
Masterplannen Fiets Provincie

Het huidige netwerk van hoofdroutes (fietssnelwegen) en bovenlokale functionele fietsroutes werd bepaald in twee Masterplannen in opdracht van de Provincie.

In het Masterplan **Fiets 'Leie - Schelde'** (2015) werd het interfluviumgebied (gebied tussen de Leie en de Schelde) integraal benaderd voor het fietsen. Het Masterplan **Fiets 'ten noorden van de Leie'** (2018) doet hetzelfde voor (delen van) de gemeenten Wervik, Menen, Wevelgem, Kortrijk, Lendelede, Kuurne en Ingelmunster. De plannen focussen op de selectie van bovenlokale fietswegen voor woon-werkverkeer, het onderzoek naar mogelijke fietssnelwegen langs spoorlijnen, bijkomende fietsroutes en verkeersveilige oversteekplaatsen rond de R8. Ze ondersteunen daarmee het planproces GRUP K-R8, dat onderzoekt hoe het verkeer rond de R8/E17 het best georganiseerd kan worden. Het beleid moet zich richten op een vlot verkeer en moet mensen stimuleren om zich minder met de wagen te verplaatsen. De studies tonen onder meer aan dat er voldoende potentieel is voor een nieuwe fietssnelweg langs de spoorlijn van Kortrijk-Menen en Kortrijk-Moeskroen, in het verlengde van het Guldenspoorpad (t.h.v. site Kapel ter Bede). Verder kan het fietsnetwerk ter hoogte van Kortrijk worden uitgebreid met de reservatiestroken van de N50c en de N328. Er is tevens potentieel voor een fietsverbinding langs het spoor tussen Kortrijk en Ingelmunster.

Deze studies coveren de **vervoerregio Kortrijk**. Het **BFF** verkleint de maaswijdte van de fietssnelwegen met als cruciale verbinding Kortrijk-Moeskroen en optimalisatie van de verbinding Kortrijk-Roeselare. Daarnaast geeft het BFF de gemeenten waar geen fietsweg door loopt toch een aansluiting met het fietsnet. Ten noorden van Kortrijk gaat het dan vooral om Geluwe, Moorseele, Kuurne en Lendelede. Ten zuiden van Kortrijk wordt de maaswijdte van het fietssnelwegennetwerk groter en wint het aan belang. Het ontsluit de stations van Vichte en Anzegem, maar ook kernen als Ingooigem, Deerlijk, Spiere-Helkijn en Aalbeke. Het BFF geeft met andere woorden een goede verbinding binnen en over de grenzen van de vervoerregio.

Figuur 1-17: BFF en fietssnelwegen vervoerregio Kortrijk met de locatiealternatieven (bron: oriëntatienota)



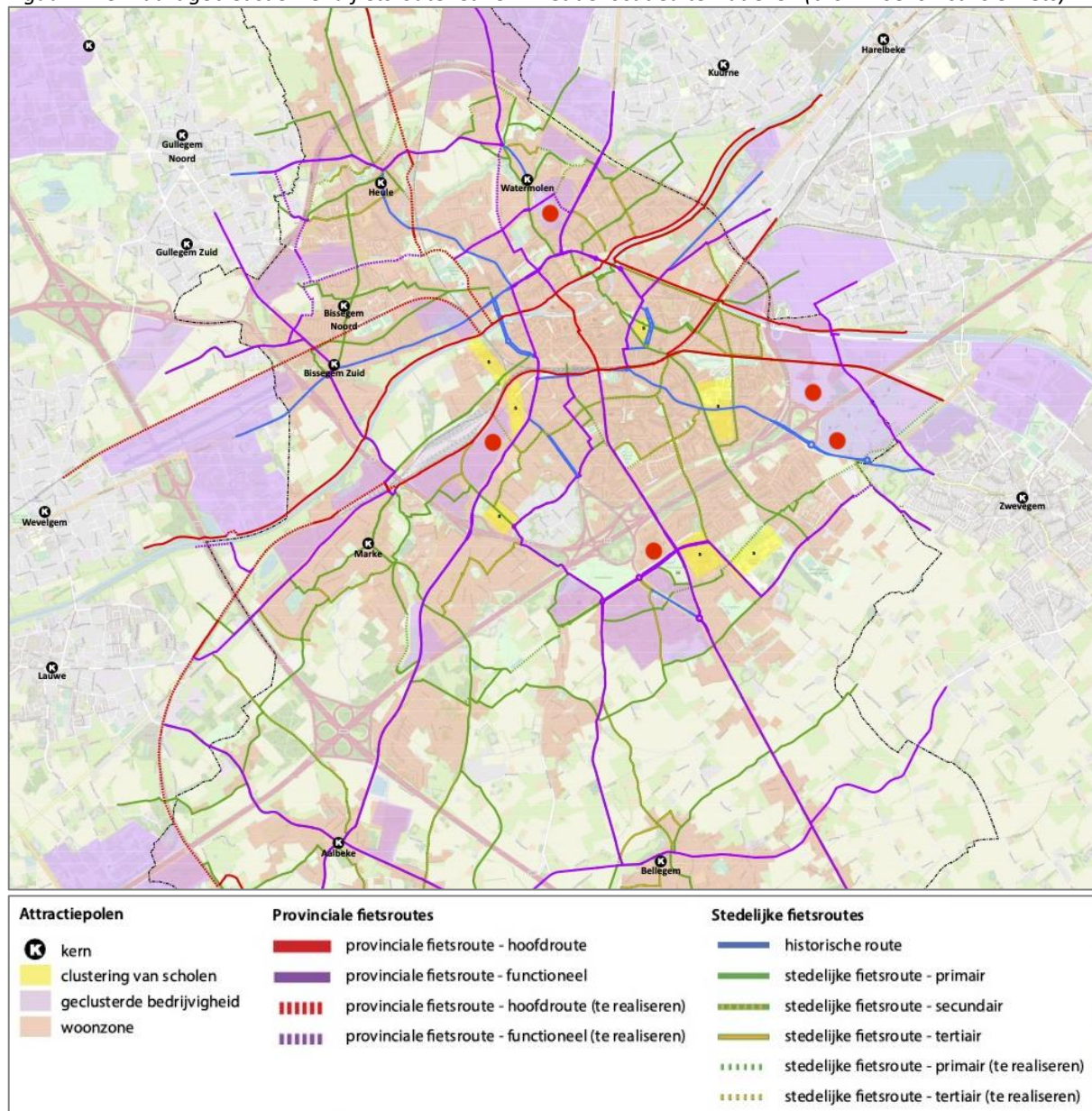
Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk

In de aanloop naar het nieuwe mobiliteitsplan werkte de stad, na een ruim participatietraject, een toekomstvisie uit onder de noemer 'Kortrijk Fietst' (2018) met een opbouw van het **fietsnetwerk** en de prioritaire uitwerking van **16 belangrijke fietsroutes**.

Het bestaande fietsroutenetwerk diende als kader: het BFF en de fietssnelwegen van de provincie vormen de grote verbindingen tussen de gemeenten. De bestaande stedelijke routes verfijnen die grote routes en leggen de relatie tussen kernen en attractiepolen. De stedelijke routes takken ook aan op de stedelijke routes naar de buurgemeentes. De lokale fietsroutes vervolledigen het bovenlokaal fietsroutenetwerk op gemeentelijk niveau en richten zich op doelgerichte verplaatsingen (< 5 km) van woonkernen naar attractiepolen en voorzieningen.

Vervolgens legde de stad de mogelijke lokale fietsverbindingen vast op basis van de **attractiepolen**: de plaatsen waar verschillende functies samenkomen en waar fietsers vaak vertrekken en aankomen. Het gaat hoofdzakelijk om verbindingen tussen woon- en werkzones, recreatieve zones en scholen. Na analyse en evaluatie werd de voorkeursroute tussen twee punten bepaald. De aangeduide routes zijn op vandaag niet overal kwalitatief of zelfs gerealiseerd, waardoor hier nog acties nodig zijn.

Figuur 1-18: Kaart gebiedsdekkend fietsroutenetwerk met de locatiealternatieven (bron: Toekomstvisie Fiets)

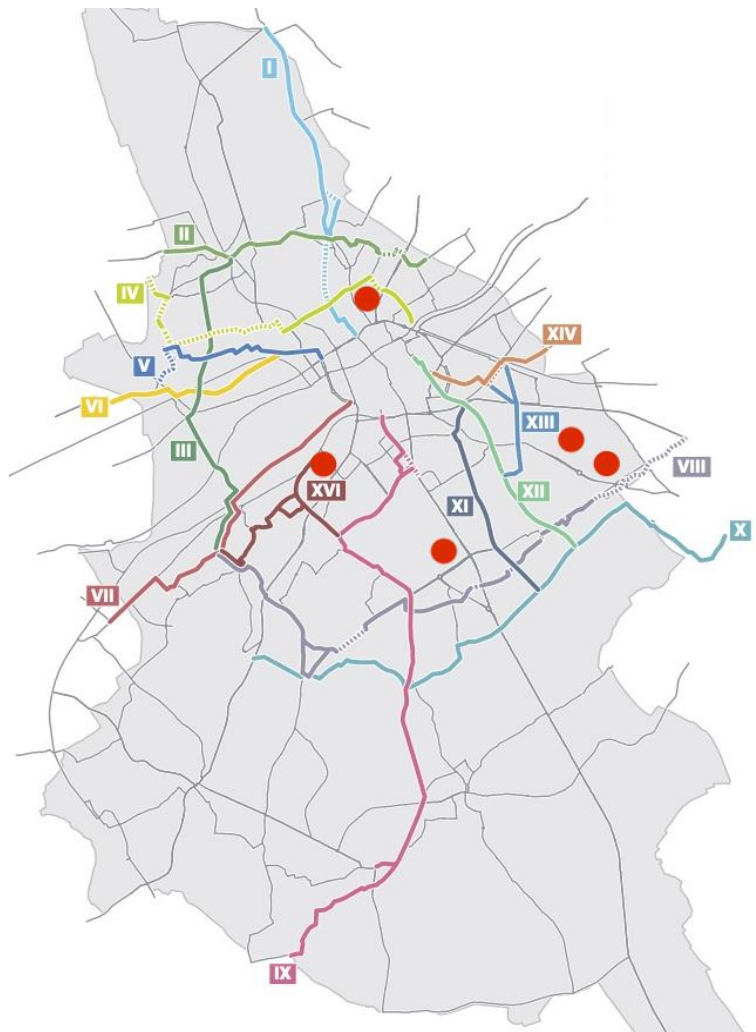


Het volledige fietsroutenetwerk is op korte termijn niet volledig fietsvriendelijk te maken. Daarom worden er 16 **prioritaire routes** uitgekozen om te realiseren tijdens de komende legislaturen.

Het gaat om veilige en comfortabele fietsroutes die de fietsers zo veel mogelijk weghouden van drukke autoroutes. Vanwege de beperkte breedte van de straat op de historische routes is een comfortabel en veilig fietspad niet mogelijk, zodat er maximaal gestreefd wordt naar loskoppeling van de belangrijkste fietsroutes en deze invalswegen. Dit kan door bestaande alternatieven te verbeteren en fietsroutes te creëren waar nodig. Verschillende van deze routes takken aan op het BFF en maken tangentiële verbindingen tussen de stad en deelgemeenten concreet.

Bepaalde van deze fietsroutes zijn relevant voor de stadionontwikkeling omdat ze de **locatiealternatieven** beter, efficiënter en veiliger zullen ontsluiten voor fietsers naar de bredere omgeving van Kortrijk. Dit zal het gebruik van de fiets aanmoedigen.

Het betreft de fietsroutes nr. 4 voor de site Brugsesteenweg, nr. 8 en 10 voor sites Xpo en Kop van Evolis en tot slot nr. 16 voor de site Weggevoerdenlaan.



Figuur 1-19: Prioritaire fietsroutes met de locatiealternatieven (bron: Toekomstvisie Fiets)

De site Kapel ter Bede wordt op vandaag al rechtstreeks ontsloten door het Guldenspoorpad (fiets snelweg F45) dat gaat vanaf Marke langs het station van Kortrijk tot in Zwevegem langs het tracé van de oude spoorweg tot aan de nieuwe fietsbrug over de Schelde in Avelgem. Dit veilig afgescheiden en dubbelrichtingsfietspad is al jaren de fiets snelweg bij uitstek in West-Vlaanderen.

- **Fietsroute 4: Gullegem – Pius X (via Molenstraat) (10,2 km – 25% gerealiseerd)**

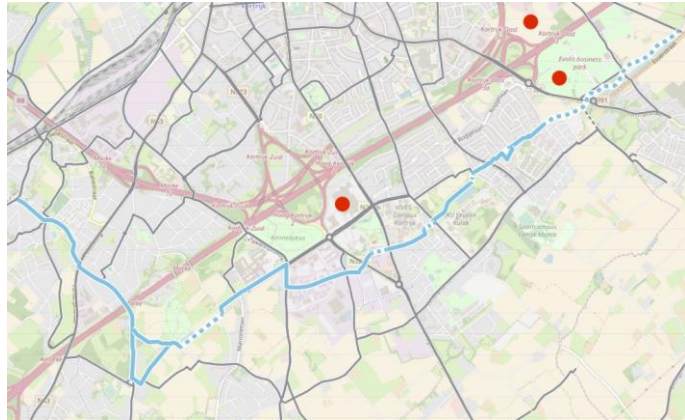
Deze route zal de centrale oost-westfietsas door het noorden van Kortrijk worden. De route vertrekt in Gullegem en loopt via het tracé van de N328 en Molenstraat, door wijk Pius X tot aan de Leie. Hierbij worden een aantal andere, belangrijke fietsroutes verbonden, namelijk de toekomstige fietssnelwegen naar Roeselare (F361) en Waregem (F361), de BFF-route via de N50c naar Sente en de stedelijke route Heule-Bissegem-Marke. Het tracé doorkruist de Mewaf-site, maar dit segment is nog niet gerealiseerd;



Figuur 1-20: Fietsroute 4 en site Brugsesteenweg (bron: Toekomstvisie Fietst)

- **Fietsroute 8: Marke – Kennedypark – Evolis (24,4 km – 70% gerealiseerd)**

Deze route zal heel wat attractiepolen verbinden. De route is cruciaal omwille van de tewerkstellingspolen AZ Groeninge, Kennedypark, Xpo en Beneluxpark en Evolis, qua onderwijs voor Syntra, Don Bosco, Vives, KULAK en sportfaciliteiten Lange Munte, maar ook qua bewoning door Marke, de wijk Lange Munte en de te ontwikkelen wijk Langwater. Ze zal ook verknopen met de verder uit te bouwen multimodale overstappunten (mobipunt) ter hoogte van de P&R Hoog-Kortrijk en Evolis. De verbinding door de wijk Lange Munte naar Evolis moet nog gerealiseerd worden.



Figuur 1-21: Fietsroute 8 en sites Xpo, Kop van Evolis en Kapel ter Bede (bron: Toekomstvisie Fiets)

- **Fietsroute 10: Don Bosco – Hoog Kortrijk – Zwevegem (15 km – 74% gerealiseerd)**

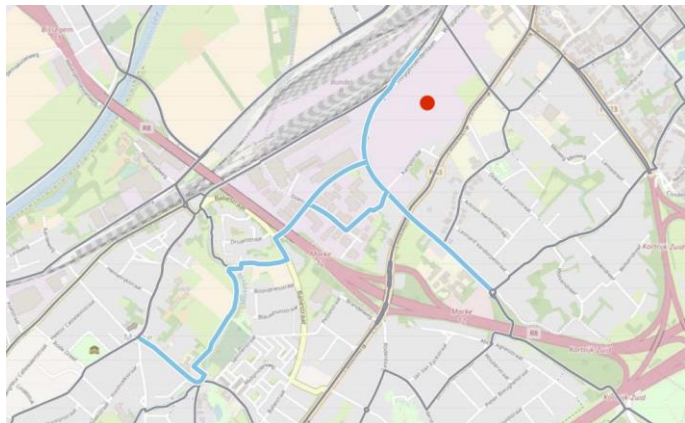
Deze route vormt een oost-westas in het zuiden van Kortrijk. De route loopt op de kamlijn en kent weinig hoogteverschil. Vanuit de route zijn Don Bosco, Hoog-Kortrijk, Lange Munte en Zwevegem bereikbaar. Deze route grenst niet meteen aan een van de locatiealternatieven, maar is wel relevant voor Hoog Kortrijk met de sites Xpo en Kop van Evolis;



Figuur 1-22: Fietsroute 10 en sites Xpo en Kop van Evolis (bron: Toekomstvisie Fiets)

- **Fietsroute 16: Marke - Bruyningpad (10,6 km – 77% gerealiseerd)**

Het belang van deze route zit vooral in het verbinden van het centrum van Marke met het Bruyningpad enerzijds en anderzijds het Guldenspoorpad. Hierdoor zullen verschillende woon-school- en woon-werktrajecten geoptimaliseerd worden, waarbij de drukke verkeersassen worden vermeden. De route vertrekt aan de sporenbundel op de Weggevoerdenlaan.



Figuur 1-23: Fietsroute 16 en site Weggevoerdenlaan (bron: Toekomstvisie Fiets)

C.2.2.2 Openbaar vervoer

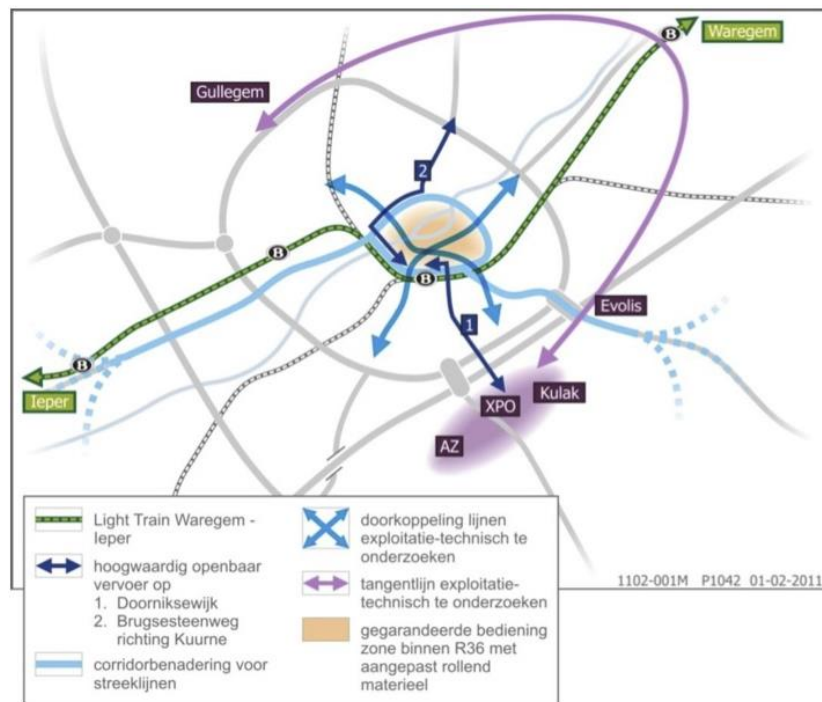
Het mobiliteitsplan stelt dat het OV in Kortrijk weinig gebruikt wordt in vergelijking met andere centrumsteden. Dit geldt zowel voor woon-werkverplaatsingen als vrijetijdverplaatsingen. De keerzijde is wel dat er bijgevolg nog groeimarge is om gebruik van het OV in Kortrijk te verhogen. Daarom is er **nood aan een strategie en visie** rond OV en een maatregelenpakket om het OV te promoten.

Studie Hoogwaardig Openbaar Vervoer

In het kader van het optimaliseren van het OV-netwerk wordt een studie 'Hoogwaardig Openbaar Vervoer' (HOV) uitgevoerd (2010, Vectris).⁴ De krachtlijnen uit de visie van de studie zijn als volgt:

Figuur 1-24: Visie performant OV-systeem HOV-studie (bron: mobiliteitsplan)

- Het versterken van de Leie-as (of oost-west corridor) door het optimaliseren van de bestaande spoorweginfrastructuur, de toegang tot het HST-netwerk en de bestaande verbindingen binnen de Eurometropool;
- Het belang onderstrepen van een **sterke noord-zuidcorridor via de Doorniksewijk (1) en Brugsesteenweg (2)** met aandacht voor flankerende maatregelen;
- Het potentieel afwegen van een **tangentlijn tussen Harelbeke, Evolis en Hoog-Kortrijk** in het licht van de realisatie van geplande ontwikkelingen;
- Een corridorbenadering uitwerken voor de streeklijnen op de R36, de Meensesteenweg, de Oudenaardsesteenweg, de Brugsesteenweg en de Doorniksewijk;
- **Nieuwe OV-knooppunten** definiëren met aandacht voor ketenmobiliteit (OV-fiets, OV-auto) op **Xpo** en de **Oudenaardsesteenweg** (t.h.v. Langwater);
- De bediening garanderen van de historische stadskern en haar directe agglomeratie door middel van rollend materieel.



De HOV-studie moet resulteren in een volwaardig en ambitieus toekomstplan voor het OV in Kortrijk met als doel een **kwaliteitsvolle bereikbaarheid van de stad en de streek**. De ruimtelijke afbakening van de studie houdt rekening met Kortrijk als regionaalstedelijk gebied, vervoerregio en interstedelijk knooppunt. De HOV-studie bevat in grote lijnen de volgende **onderdelen**:

- Een grondige studie naar **kwalitatief HOV** voor de stad/regionaalstedelijk gebied/vervoerregio Kortrijk;
- Een **HOV-verbinding tussen Hoog-Kortrijk en de binnenstad** (via lightrail of een ander hoogwaardig vervoerssysteem). Dit vormt een belangrijk onderdeel van dit globale toekomstplan. Hoog-Kortrijk krijgt de allure van een grootstedelijke attractiepool. Naast bestaande activiteiten zoals het Kennedypark, de Kinopolis, Kortrijk Xpo, Decathlon, Syntra West, de Hogescholen en KULAK staat de volgende jaren heel wat te gebeuren (AZ Groeninge, uitbreiding van het Kennedypark en van de Expohallen...). De stad

⁴ OV wordt als hoogwaardig gezien als het voldoet aan de kenmerken: stipt, concurrentiële snelheid en prijs, aangename en comfortabele voertuigen en haltes, real time info aan de haltes en in het voertuig, en ecologisch.

Kortrijk stelt vast dat de OV-verbinding tussen de attractiepool Hoog-Kortrijk en de binnenstad momenteel onvoldoende is uitgebouwd om de toenemende verkeersstromen op te vangen;

- Aandacht voor 'branding' en het **promoten** van het gebruik en het imago van het OV, met bijzondere aandacht voor de HOV-verbinding tussen Hoog-Kortrijk en de binnenstad.

Globaal genomen werd hieruit het volgende **geconcludeerd**:

- Ter hoogte van de vervoerregio Kortrijk als onderdeel van een grensoverschrijdend stedelijk netwerk zijn bovengewestelijke, gewestelijke, regionale verbindingen en verbindingen overheen en doorheen de vervoerregio **traag, te weinig frequent en/of beperkt tijdstipgevoelig**;
- Hoewel stedelijkheid en verstedelijkingsdruk zijn uitgedeind vanuit het centrum tot over de grenzen van het grondgebied van de stad Kortrijk, is het vervoeraandeel van OV niet meegegroeid met het vervoeraandeel van het wegennet. Stedelijke spreiding en afstanden zorgen voor een noodzaak aan **netwerkerstructurering met meer gebiedsdekking in de lengte en de breedte** enerzijds en met meer overstapqualiteit binnen een gelaagd net van trein en bus anderzijds;
- Het Kortrijkse busnet is een radiaal net. Het huidige radiale patroon is **niet sterk gericht op de meer tangentiële relaties**. Naast de radiale structuur is in het Kortrijkse aanzet gegeven voor een **buscorridor**. In het kader van deerschikking van de R36 (kleine ring) aan de westzijde van de stad, is nu een onderdeel van deze busweg in ontwikkeling. Het oudste deel van het centrum is van oudsher niet afgestemd op veel en grootschalig gemotoriseerd verkeer. Omwille van het éénrichtingsverkeer is de **lijnvoering van vele lijnen gesplitst per richting**. Onduidelijkheid van het systeem, soms lage frequenties, **geringe beeldkwaliteit en de afwezigheid van overstapfaciliteiten** wegen nog te veel door op wat vereist is om "hoogwaardig" OV te kunnen zijn;
- Wil de groei in de regio niet leiden tot minder bereikbaarheid (files) en leefbaarheid (doortochten en sluipverkeer), dan is het nodig om een extra aandeel op te vangen door OV. De **verbetering van de verplaatsingstijdsfactor** is dan de cruciale hefboom. Doordat de meeste attractiepolen gelegen zijn aan de rand van de periferie, zal het OV-netwerk een bijsturing vragen die eerder gericht is naar de tangentiële relaties. De aanzet die gegeven is naar een noord-zuidas kan hierbij complementair zijn.

De volgende **basisprincipes** worden voorgesteld als basis voor uitwerking van het toekomstige OV-net:

- Radiaal net als basis;
- Groeperen van parallelle lijnen en zorgen voor een grotere amplitude;
- Doorkoppelen van radiale lijnen (station niet als eindhalte);
- Tangentiële lijnen in relatie tot stations optimaliseren.

Ondertussen is het gewenste OV-netwerk voor de vervoerregio uitgewerkt in het 'Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021'. Een van de eerste stappen bij de opmaak van dit plan was toetsing van het voorstel van De Lijn aan onder andere deze HOV-studie. Deze analyse heeft bijgedragen aan de uiteindelijke wijzigingen aan het OV-plan 2021.

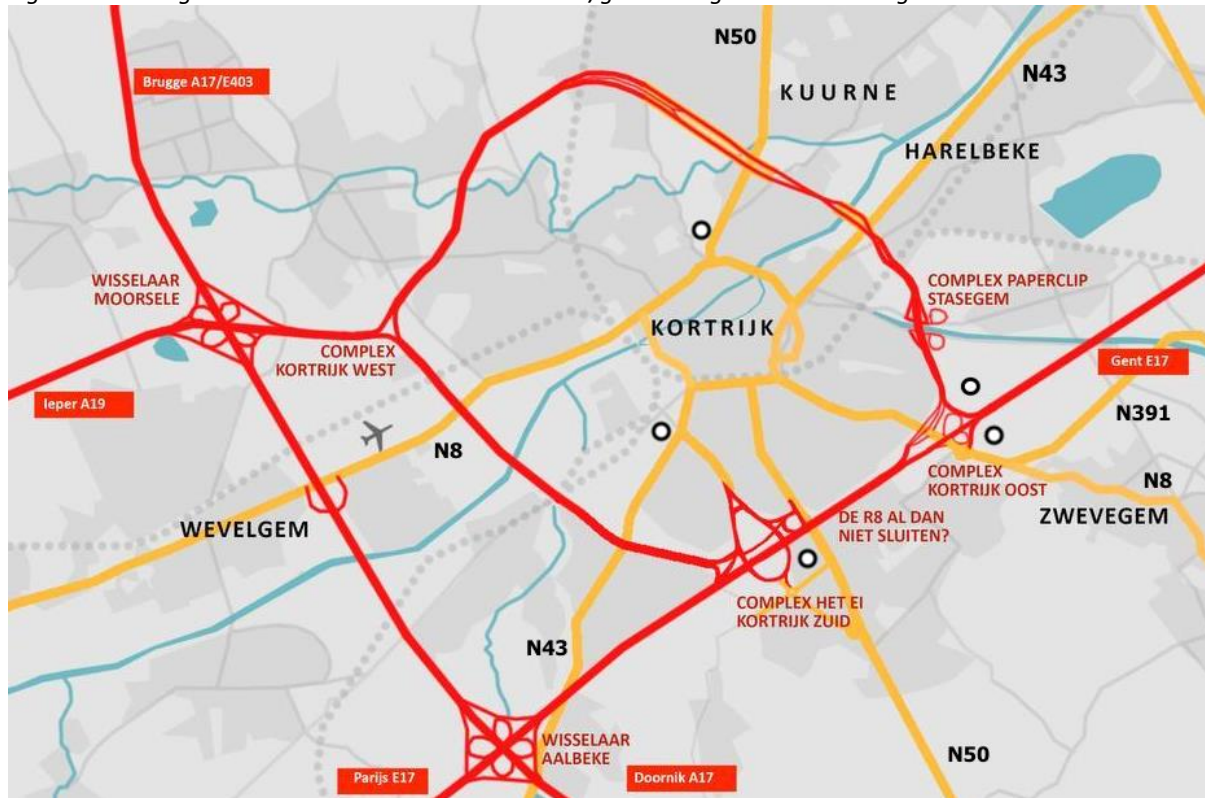
Dit nieuwe OV-plan bepaalt hoe het **streek- en stadsnet er op korte termijn** uit zal zien binnen de Vervoerregio Kortrijk (implementatie is voorzien vanaf 2022). Het wordt verderop besproken in een afzonderlijk hoofdstuk. Hierbij komen ook belangrijke ontwikkelingen voor het OV aan bod zoals het GRUP K-R8 en de concrete ambitie van de stad om een HOV-verbinding te realiseren tussen de binnenstad (station) en Hoog-Kortrijk (zie verder).

C.2.2.3 Veiligheid en leefbaarheid

Het mobiliteitsplan stelt dat **gebrekkige verkeersinfrastructuur van de R8** een knelpunt is (discontinu verloop). Voor de locatiealternatieven voor het voetbalstadion zijn voornamelijk volgende segmenten van de R8 relevant:

- Zuidelijk deel tussen de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost met invalsgewestwegen N50 en N8;
- Noordelijk deel ter hoogte van Kuurne en Harelbeke met invalsgewestwegen N50 en N43 (incl. de verkeerswisselaar Stasegem of de. 'paperclip');

Figuur 1-25: Ringstructuur R8 met autosnel- en invalsgewestwegen en aanduiding van de locatiealternatieven



Zuidelijk deel R8

De R8 ontsluit via de **complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost in het zuidelijke deel** naar de E17. Tussen beide complexen is de R8 niet gesloten zodat de uitwisseling tussen beide complexen gecombineerd wordt met de open afrit van de E17. Hierdoor is de verkeersstructuur chaotisch, onleesbaar en kent de R8 een discontinu verloop. De doorstroming verloopt evenmin optimaal. Tijdens de spitsmomenten is er congestie en terugslag op de open afrit van de E17. De complexen kunnen de verkeersintensiteiten om verschillende redenen niet snel genoeg verwerken en zijn niet afgestemd op de verdere ruimtelijke ontwikkeling van de regio.

Het **complex Kortrijk-Oost** kent problemen ter hoogte van de uitwisseling N8 x op- en afrit R8 en N8 x op- en afrit E17. Daarnaast zorgen de onderliggende kruispunten op de N8 voor fileopbouw. Op de N8 ten noorden de E17 heeft het lichtgeregeld kruispunt N8 x Hugo Verriestlaan/Beekstraat de grenswaarde van doorstroming bereikt, wat leidt tot congestie op de N8. Op de N8 ten zuiden van de E17 geraakt het sas tussen de twee rotondes Cowboy Henk (N8 x op- en afrit E17) en Q8 (N8xN391) niet snel genoeg geleegd waardoor er congestie ontstaat op de N8 en de N391.

Het **complex Kortrijk-Zuid** is ingericht als een 'ei' waarop meerdere wegen aan- en aftakken. Om te wisselen dient er gewezen te worden over verschillende rijstroken op korte afstand. Om deze weefbeweging nog veilig uit te voeren, vertraagt de snelheid van de voertuigen en verliest het complex aan doorstroming. Hierdoor ontstaat er structurele congestie tijdens de spitsmomenten.

De complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost kennen een onderlinge wisselwerking en staan in relatie met de verkeerswisselaar Aalbeke (E17/E403) en met het functioneren van de R8 als geheel en de E17 (zie verder). Beide complexen voldoen niet aan de huidige capaciteiten en zijn onduidelijk en onveilig.

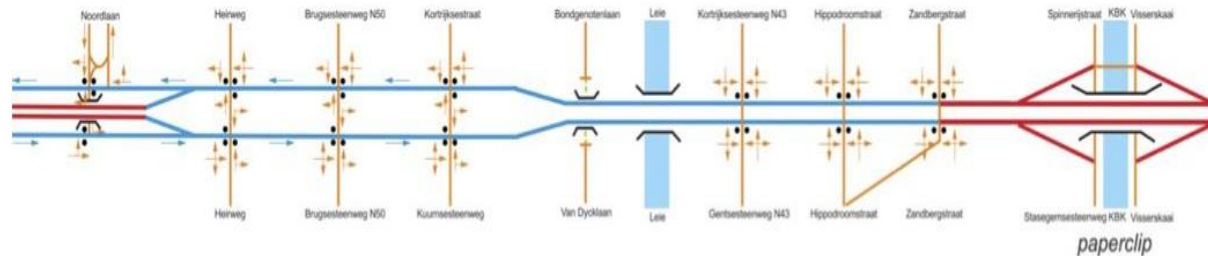
De stad wenst een logische, vlotte uitwisseling tussen de E17/R8 door het **sluiten van de R8** tussen de complexen met een secundaire weg. Op het gewestplan is hiervoor een reservatiestrook voorzien ten noorden van de E17.

Noordelijk deel R8

Het noordelijke deel ter hoogte van Kuurne en Harelbeke is nog **niet volledig gerealiseerd** en er bestaat geen scheiding tussen het doorgaand en het lokale verkeer. Hier zijn enkel de twee van elkaar gescheiden ventwegen

aanwezig die nu gebruikt worden als ringweg. Dit betreft nagenoeg het volledige gebied tussen de Heirweg (noorden) en Zandbergstraat (Zuiden). De ventwegen hebben via verschillende (gelijkvloerse) lichtengeregelde kruispunten een aansluiting met alle zijwegen, en alle rijrichtingen zijn mogelijk op deze kruispunten. Dit leidt tot een snelle opeenvolging van een groot aantal kruispunten op korte afstand (zes over een traject van 2,3 km).

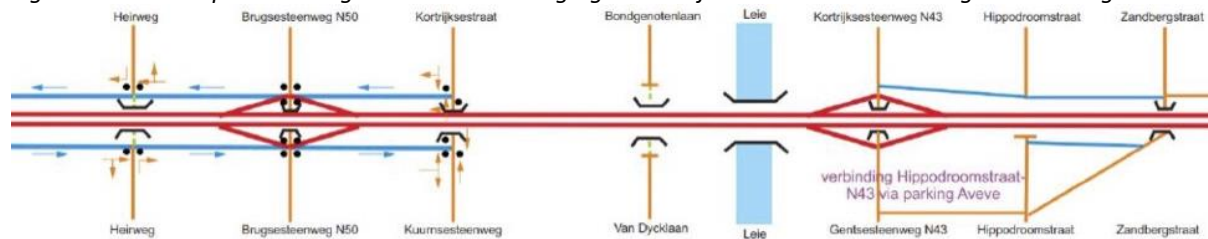
Figuur 1-26: Conceptuele weergave noordelijk deel R8 met huidige aansluitingen tussen Noordlaan en paperclip



In het noorden maken de ventwegen tussen Heirweg en de Noordlaan de verbinding met de R8, die tot dit punt wel volledig gerealiseerd is, namelijk: een centrale R8 (2x2) met aan weerszijden een enkelrichtingsventweg (telkens twee rijstroken). Ten zuiden van de Zandbergstraat gaan de Ventwegen over in een 2x2 ringweg, met ongelijkvloerse kruisingen aan het complex 'paperclip' en het complex Kortrijk-Oost (aansluiting met de E17 en de N8). De 'paperclip' sluit aan op lokale wegen (Spinnerijstraat/Visserkaai/Stasegemsesteenweg) en ontsluit het bedrijventerrein van Stasegem. Vanaf de Zandbergstraat is de inrichting van de R8 die van een snelweg en zijn er geen ventwegen meer aanwezig.

Samengevat kent ook het noordelijke deel van de R8 een discontinu verloop. De snelle aaneenschakeling van het grote aantal lichtengeregelde kruispunten zorgt voor **knelpunten op vlak van doorstroming en capaciteit** (zowel op de R8 als op de invalswegen N50 en N43), maar brengt ook de leesbaarheid in het gedrang. Zo is de hiërarchie vandaag niet duidelijk: zowel wegen met een lokale als met een bovenlokale functie (N50 en N43) takken op dezelfde manier aan, namelijk via lichtengeregelde kruispunten. De R8 kan hier bijgevolg zijn beoogde functie niet vervullen. Nochtans is dit deel van de R8 geselecteerd als primaire weg, type II. De stad wenst een herinrichting van het noordelijk deel tussen de Heirweg en de Zandbergstraat. De gereserveerde ruimte tussen de ventwegen is al voorzien van ophogingen voor de vervollediging van de R8 met het profiel van een snelweg.

Figuur 1-27: Conceptuele weergave visie vervollediging noordelijk deel R8 tussen Heirweg en Zandbergstraat



Ten slotte functioneren ook het **complex Aalbeke** (E17/E403) en **Kortrijk-West** (A19/R8) niet optimaal omwille van de gebrekkige verkeersinfrastructuur. Hierdoor veroorzaken ze, net zoals het onafgewerkte noordelijke deel van de R8, onnodige belasting van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost.

De R8 als verdeelring

De R8 kan daarom niet de functie vervullen die ze zou moeten hebben, namelijk het verkeer **verzamelen** van de steenwegen (met als belangrijkste de N43 en N50) naar het (hogere) autowegennet. Daarnaast heeft de R8 ook, aanvullend, een rol als **verbindingsweg** tussen de deelruimtes van het regionaalstedelijk gebied.

Het mobiliteitsplan stelt voor om, in afwijking van het PRS, de R8 volledig te selecteren als primaire weg, type II, want het deel tussen Kortrijk-West en Kortrijk-Zuid (westelijk deel R8) is aangeduid als secundaire weg, type I. Op die manier kan de volledige R8 fungeren als **volwaardige ringstructuur** die de schakel vormt tussen het stedelijk gebied en het hoofdwegennet (primaire weg, type II).

Figuur 1-28: Bovenlokale weginfrastructuur t.h.v. plangebied K-R8 met wegcategorisering



Aan de R8 wordt door de stad een **driedelige functie** toegekend:

- **Omleiding van het doorgaand verkeer:** in de zone binnen de ring R8 mag enkel bestemmingsverkeer voor Kortrijk rijden;
- **Verdeling voor het in- en uitgaande verkeer:** om het verkeer buiten de ring van en naar de invalsweg te brengen, die het dichtst bij de bestemming binnen de ring gelegen is;
- **Verdeling voor het interne verkeer:** deels functie voor het verplaatsen van het verkeer binnen de ring, als alternatief op de R36 die als kleine stadsring niet uitgerust is als ring.

Het mobiliteitsplan geeft aan dat aan de eerste functie is voldaan, maar dat versterking van de tweede en derde functie noodzakelijk is. In de toekomst dient de R8 **meer en meer de verdeelfunctie** van het verkeer op zich te nemen, waarbij de stadsring ontlast kan worden. Om dit te bereiken moet de doorstroming verbeterd worden. Uit diverse studies blijkt dat het goed functioneren van deze wegen cruciaal is om zowel de bereikbaarheid van de economische knooppunten als de leefbaarheid van de woongebieden in en rond het centrum te verzekeren.

Omwille van de leesbaarheid van R8 in zijn geheel, de stedelijke ontwikkelingen in dit gebied en de nood aan een goede doorstroming (met in het bijzonder het primaire gedeelte tussen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost), is het dan ook aangewezen om volgende **wijzigingen** door te voeren op de R8:

- Herinrichting knooppunt A19/R8;
- Doortrekking zuidelijk deel R8 (tussen Kortrijk-Oost en Kortrijk Zuid);
- Vervollediging noordelijk deel R8 ter hoogte van Kuurne en Harelbeke. Hierbij dient nog onderzocht te worden welke aansluitingen kunnen behouden blijven.

De wijzigingen aan de onafgewerkte structuren van de R8 dienen op **bovenlokaal niveau** te worden uitgevoerd.

De **Visienota R8** (2010, AWV/MOW) stelt dat de R8 moet functioneren als een stadsring rond het stedelijk gebied van Kortrijk. Ook dit document gaat uit van een aanpassing van de wegcategorisering, maar beperkter dan wat het mobiliteitsplan voorziet. De R8 tussen het knooppunt Marke (N43) en Kortrijk-Zuid (N50) (zuidwestelijk deel R8) wordt voorgesteld als primaire weg, type II, net zoals het 'ei' ter hoogte van Kortrijk-Zuid en de N8 ter hoogte van Kortrijk-Oost. Daarnaast gaat de visienota, cf. het mobiliteitsplan, uit van het doortrekken van de R8 tussen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost. Dit deel zou dan aangeduid worden als secundaire as.

Doortrekking van het zuidelijke deel van de R8 tussen de complexen Kortrijk-Oost en Kortrijk Zuid is relevant voor de locatiealternatieven op Hoog-Kortrijk: de sites Xpo, Kop van Evolis en Kapel ter Bede. Deze sites behoren tevens tot de deelgebieden die in het kader van het mobiliteitsplan zijn aangeduid voor strategische projecten met grote impact op de mobiliteit.

De sites Weggevoerdenlaan (N43) en Brugsesteenweg (N50) liggen beiden aan de belangrijkste invalswegen van het secundaire net naar het centrum.

Voor de site Brugsesteenweg is het **vervolledigen van het noordelijke deel van de R8** relevant. De aansluiting van de N50xR8 bestaat hier niet uit een verkeerscomplex, maar twee gelijkvloerse lichtengeregelde kruispunten, vanwaar alle rijrichtingen mogelijk zijn.

Voor de site Weggevoerdenlaan gebeurt de aansluiting N43xR8 ter hoogte van het knooppunt Marke. De stad wijst voor dit gebied op de noodzakelijke herziening van de wegcategorisering ten opzichte van het PRS. Het gaat om de selectie van het **westelijk deel van de R8** tussen de complexen Kortrijk-West en Kortrijk-Zuid (profiel van autosnelweg, geen kruispunten) als primaire weg type II, om een volwaardige ringstructuur te bekomen. En Daarnaast om het wegsegment van de N43 tussen de R36 en de R8 (Pottelberg) niet langer te selecteren als secundaire weg type II (invalsweg), maar als een lokale verbindingsweg, type I.

Ondertussen zijn er twee grote geïntegreerde projecten opgezet in de regio waarin mobiliteit een belangrijke rol speelt en die onder meer bepaalde segmenten van de R8 aanpakken, namelijk:

- Het **GRUP K-R8** ter hoogte van het zuidelijke deel; en
- Het **complex project Kanaal-Bossuit-Kortrijk** (KBK) ter hoogte van het noordelijke deel (zie verder).

C.2.2.4 Parkeerbeleid

Kortrijk beschikt over acht **centrumparkings** waar automobilisten door middel van parkeerroutes naartoe geleid worden. Hier kan men onbepert en zeer goedkoop parkeren. Het eerste uur is steeds gratis. Het gaat om een totaal van 3.300 ondergrondse/afgesloten bovengrondse parkeerplaatsen. Parkings 'Kortrijk Weide' en 'Haven' liggen op wandelafstand van de site Weggevoerdenlaan. Binnen de R36 zijn er geen gratis parkeerplaatsen meer.

Het **parkeerbeleid** is erop gericht om langparkeren in het centrum zoveel mogelijk te ontmoedigen. De stad nam hiervoor in de tweede helft van 2019 verschillende maatregelen zoals het fors verhogen van de parkeertarieven en boetes, geen tweede gratis bewonerskaart meer en het betalend maken van de blauwe zones. Dit moet meer ruimte geven aan voetgangers en fietsers, meer bovengronds groen, en op die manier de verkeersleefbaarheid en -veiligheid in het centrum verhogen. In het kader van de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan werkt de stad aan een circulatieplan om doorgaand verkeer uit het centrum te weren.

Parkeren in de rand kan op de 'park-and-ride Expo' (P&R) ter hoogte van Hoog-Kortrijk en op de 'park-and-bike Wembley' (P&B) tegenover het Guldensporenstadion (huidige stadion KVK). P&R Expo telt 450 parkeerplaatsen en gratis parkeren kan in combinatie met gratis voor- en natransport via de bus naar het centrum. Dit zorgt voor minder auto's in het centrum. P&B Wembley telt 550 parkeerplaatsen en is volledig gratis. Naast gratis OV heeft deze parking als bijkomende troef de uitgebreide stallingsmogelijkheden voor fietsers in functie van het voor- en natransport, gelet op de nabijheid van het centrum (traject van 5'). De site Weggevoerdenlaan is op 10' te bereiken, maar de Leie is wel een grote barrière waardoor fietsers steeds over een van de twee bruggen over voor het autoverkeer over de Leie moeten. Ook is er nog de carpoolparking ter hoogte van de site Kapel ter Bede voor de bedrijventerreinen tussen het kanaal Kortrijk-Bossuit en de E17 die door het AWV beheerd wordt..

Opvallend is dat de parkings Expo en Wembley op vandaag nog steeds een **beperkt succes** kennen, omdat de werking ervan nog niet op punt staat. De stad zet hier alvast meer op in door duidelijke bewegwijzering en gratis parkeren, mits de laatste kilometers worden afgelegd met het OV of de fiets. Om deze parkings een volwaardige concurrentiepositie te geven ten opzichte van het autoverkeer naar de stad, moet samenhangend de kwaliteit van het OV-aanbod en de fietsvoorzieningen verbeterd worden. De carpoolparking Kortrijk-Oost barst dan weer uit zijn voegen. Auto's staan ook al in aanpalende straten geparkeerd, zodat de capaciteit best verhoogd wordt.

Het GRUP K-R8 onderzoekt mogelijke **alternatieve locaties** voor de P&R Expo en de carpoolparking Kortrijk-Oost in functie van een regionaal mobipunt.

C.2.3 Tussentijds besluit

Ruimtelijke planning

Het mobiliteitsplan duidt twee gebieden aan voor strategische projecten met een grote impact op de mobiliteit en waarbinnen drie mogelijke locaties voor het voetbalstadion zijn gelegen. Het betreft enerzijds Hoog-Kortrijk (site Xpo) en anderzijds Kortrijk-Oost-Stasegem (sites Kop van Evolis en Kapel ter Bede).

Hoog-Kortrijk is volop in ontwikkeling is en kent een grote mix aan functies (ziekenhuis, kantoren, onderwijs...). De stad formuleert enkele concrete optimalisaties/maatregelen voor het autoverkeer en de bereikbaarheid met het OV, met als voornaamste de sluiting van de R8 tussen de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en een HOV-verbinding tussen de binnenstad (station) en Hoog-Kortrijk.

Kortrijk-Oost-Stasegem kent met voornamelijk regionale bedrijvigheid een vrij monofunctionele invulling. De sites Kapel ter Bede en Kop van Evolis (oude Deltapark) worden verder ontwikkeld als bedrijvenpark en langs de Oudenaardsesteenweg (N8/N391) wordt ruimte voorzien voor bijkomende grootschalige stedelijke functies. Voor de infrastructurele oplossingen worden de nodige ontwerpfeerbeeld- en inrichtingsstudies opgemaakt.

Fietsnetwerk

De fiets als vervoermiddel scoort goed in Kortrijk. Sinds de Masterplannen Fiets van de provincie verkleint het BFF de maaswijdte van de fietssnelwegen en geeft het gemeenten waar geen fietssnelweg door loopt toch een aansluiting met dit fietsnet. Op basis van het bovenlokale netwerk heeft Kortrijk zijn lokaal fietsroutenetwerk uitgewerkt in een toekomstvisie. Aansluitend zijn 16 belangrijke fietsroutes uitgekozen die prioriteit krijgen.

Een aantal van deze prioritaire routes zullen de locatiealternatieven voor het voetbalstadion beter ontsluiten voor fietsers naar de bredere omgeving van Kortrijk. De site Kapel ter Bede wordt op vandaag al rechtstreeks ontsloten door een hoogwaardige fietssnelweg (Guldenspoorpad).

OV-netwerk

Op vlak van OV is er in Kortrijk nog veel groeimarge om haar rol als vlot bereikbare centrumstad waar te maken en dit zowel voor woon-werk- als voor vrijetijdsverplaatsingen. Een HOV-studie onderzocht de optimalisatie van het OV-netwerk met als basisprincipes: een radiaal net als basis, het groeperen van parallelle lijnen en zorgen voor een grotere amplitude, het doorkoppelen van radiale lijnen (station niet als eindhalte) en het optimaliseren van de tangentiële lijnen in relatie tot de stations.

Intussen is het OV-netwerk uitgewerkt door de vervoerregio in het nieuwe OV-plan 2021. Belangrijk is de switch van het concept 'basismobiliteit' naar 'basisbereikbaarheid': van een aanbodgericht naar een vraaggericht OV. De basisprincipes voor het toekomstige OV-netwerk in het mobiliteitsplan moeten aan dit nieuwe OV-plan 2021 getoetst worden. We geven alvast mee dat de tangentiële verbindingen (zowel op regionaal als stedelijk niveau) en grensoverschrijdende regionale verbindingen nog niet gerealiseerd worden, alsook het voorzien van een fijnmazigere ontsluiting van de woonwijken aanvullend op de sterke kernnetbundels. Voor het overige is er wel zoveel mogelijk rekening gehouden met de basisprincipes voor het toekomstig OV-net (en ook die van RECOVER, zie verder). Er zijn ook engagementen aangegaan voor een HOV-verbinding tussen het station en Hoog-Kortrijk.

Autonetwerk

Het grootste knelpunt voor het autoverkeer is de gebrekkige infrastructuur van de R8, waardoor niet alleen de bereikbaarheid van de economische knooppunten, maar ook de leefbaarheid en veiligheid van de omliggende woongebieden in het gedrang komen. De visie is om de R8 zijn functie als verdeelring effectief te laten vervullen.

De stad zorgde al voor de omleiding van het doorgaand verkeer, zodat binnen de ring enkel bestemmingsverkeer voor Kortrijk rijdt. Daarnaast zijn verschillende infrastructurele ingrepen nodig die een bovenlokaal initiatief vereisen. Gelet op de verkeersgenererende werking van een voetbalstadion, is het optimaal functioneren van de R8 algemeen relevant voor alle locatiealternatieven.

Het zuidelijke segment van de R8 tussen de complexen Kortrijk-Zuid (het zgn. 'ei') en Kortrijk-Oost is specifiek relevant voor de sites Xpo, Kop van Evolis en Kapel ter Bede. De stad wenst hier een sluiting van de ring tussen beide complexen, zodat er niet meer via de E17 gewisseld moet worden.

Het noordelijke segment van de R8 ter hoogte van Kuurne en Harelbeke tot aan het complex Stasegem (de zgn. 'paperclip') is specifiek relevant voor de site Brugsesteenweg. De R8 is hier niet volledig gerealiseerd als ringweg met een scheiding tussen het doorgaand en lokaal verkeer. Door de snelle opeenvolging van een ongelijkvloerse lichtengeregelde kruispunten ontstaan er problemen op vlak van doorstroming en wegcapaciteit (ook voor OV). Ook hier wenst de stad een vervollediging van de onafgewerkte infrastructuur.

Aanpassing van de gebrekkige infrastructuur is cruciaal voor een betere doorstroming, zowel op de R8/E17 zelf als op de belangrijkste invalswegen naar de binnenstad die erop aansluiten (N50 en N43). Met het oog op een volwaardige ringstructuur stelt de stad daarom een aanpassing voor van de wegcategorisering voor het westelijke deel van de R8 tussen de complexen Kortrijk-West en Kortrijk-Zuid, namelijk: primaire weg, type II. Op dit deel van de ring takt de N43 (Pottelberg) aan waarop de site Weggevoerdenlaan is gelegen. De stad wenst het segment van de N43 tussen de R8 en de R36 (stadsring) als lokale verbindingsweg te selecteren in plaats van invalsweg. De gewenste sluiting van de R8 tussen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost zou van het secundaire type zijn.

Sinds het mobiliteitsplan is er structureel nog niets gerealiseerd. Wel zijn er twee geïntegreerde planprocessen opgestart die onder andere het zuidelijke dan wel het noordelijke deel van de R8 zullen herinrichten, namelijk het GRUP K-R8 resp. het complex project KBK. Deze worden verderop in een afzonderlijk hoofdstuk behandeld.

Parkeernetwerk

De centumparkings zijn minder relevant voor de stadionontwikkeling (m.u.v. 'P Kortrijk Weide' en 'P Haven' op wandelafstand van de site Weggevoerdenlaan). Bovengronds parkeren in het centrum wordt zoveel mogelijk ontmoedigd en voorbehouden aan bewoners, zodat er meer ruimte komt voor voetgangers, fietsers en groen.

Parkeren in de rand is mogelijk en zelfs gratis in combinatie met het OV of de fiets om autoverkeer in naar het centrum te vermijden. De P&R Expo en de P&B Wembley zijn op vandaag echter onderbenut. De carpoolparking Kortrijk-Oost is te klein geworden. In het GRUP K-R8 worden alternatieve oplossingen voor het optimaliseren van de P&R Expo en de carpoolparking verder onderzocht.

C.3. RUIMTEPACT EN BELEIDSPLAN RUIMTE KORTRIJK (BRK)

Tijdens de periode 2019-2024 werkt ook Kortrijk aan een eigen Beleidsplan Ruimte. Het BRK bouwt verder op globale en regionale ruimtelijke uitdagingen die zijn opgenomen in het Ruimtepact (2018) en zal deze omzetten naar lokale strategieën en acties op de uitvoeringsgerichte korte termijn (2025) en een langetermijnvisie (2040). Parallel met het beleidsplan loopt de opmaak van een mobiliteitsplan en Woonpact ter aanvulling van het BRK.

In afwachting daarvan is het **Ruimtepact 2025** zowel uitgangspunt, leidraad als kader voor alle toekomstige ontwikkelingen in de stad. Het is geen abstract beleidsadvies, maar het biedt een toetsingskader aan eenieder die kleine of grote stedenbouwkundige ingrepen in de stad en haar buurt wil realiseren.

C.3.1 Stadsmagneten

Het Ruimtepact stelt concrete **ruimtelijke principes** voor op vlak van wonen, werken, onderwijs, mobiliteit, ontspanning, sport, voedselvoorziening, water, groen... die het alledaagse leven van de inwoners fundamenteel verbeteren. De concretisering van deze principes werden gevat in **drie toekomstige stadsbeelden** die verder bouwen op de in Kortrijk al aanwezige kwaliteiten: de ondernemende stad, de verbonden stad en de groenblauwe stad. De stadsdelen waar deze drie kwaliteiten gebundeld samenkomen, zijn de **'stadsmagneten'**. Het zijn aantrekkingspolen waarrond slim verdicht kan worden en waar de nieuwe toekomst van Kortrijk zich prioritair zal afspelen.

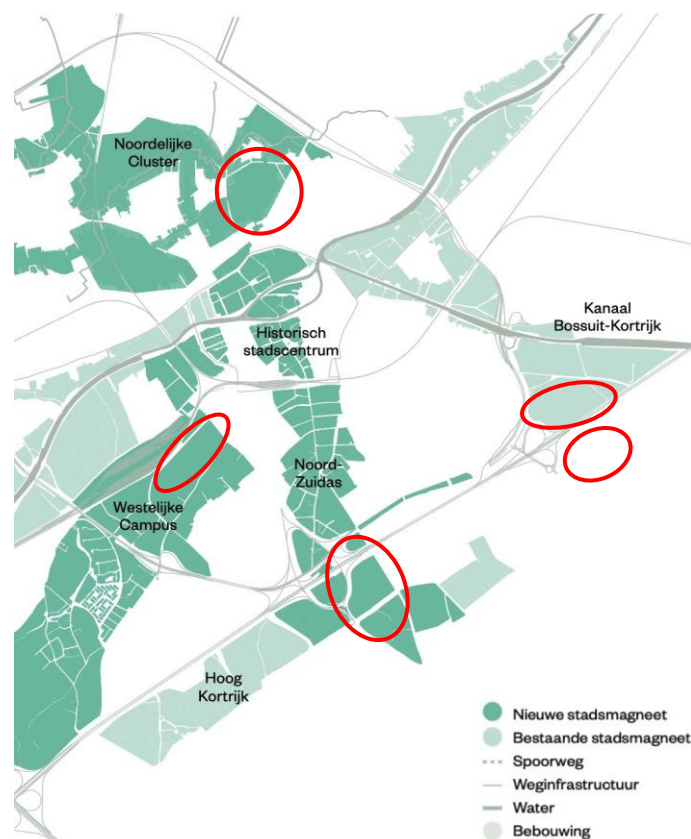
Een aantal van deze stadsmagneten zijn vandaag al volop in ontwikkeling. Hierbij valt te denken aan de omgeving van Hoog-Kortrijk en het Kanaal Bossuit-Kortrijk. De bedrijventerreinen ter hoogte van de site Kapel ter Bede en Kop van Evolis maken hier deel de Kanaalzone.

Naast deze bestaande stadsmagneten worden drie nieuwe aantrekkingspolen afgebakend:

- **De 'Noordelijke Cluster'**
waar site Brugsesteenweg is gelegen;
- **De 'Westelijk Campus'**
waar site Weggevoerdenlaan is gelegen;
- **De 'Noord-Zuidas'**
waar site Xpo is gelegen.

Het zijn stuk voor stuk gebieden die vandaag al veel potentieel hebben. Zij tonen de grote structuren waarrond slim te verdichten en de eigenheid van de buurt te versterken. Ook hier is er garantie op het behoud van voldoende groen. Door toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen kwalitatief te sturen, zullen deze gebieden aantrekkelijker worden als woon- en werkplek.

Figuur 1-29: Aanduiding locatiealternatieven binnen stadsmagneten (bron: Ruimtepact)

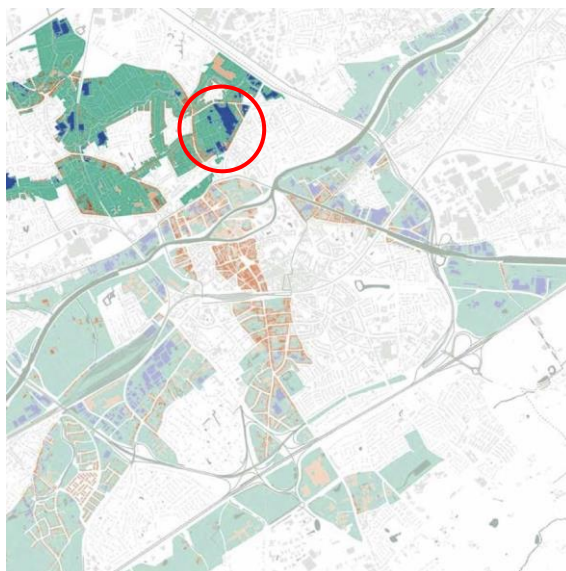


C.3.1.1 Noordelijke Cluster

Achter de drukke en dichtbebouwde steenwegen in de Noordelijke Cluster is nog veel open ruimte aanwezig. Door die open ruimte zichtbaar en toegankelijk te maken, kan het landschap een nieuwe voorkant worden en ontstaan mogelijkheden voor nieuwe, zachte verbindingen en kwalitatieve ontwikkelingen.

Site Brugsesteenweg

De leegstaande bedrijfspanden van onder meer Van Marcke op de Mewaf-site staan aangeduid als 'Bedrijvigheid in nieuwe stadsmagneet'. Het gaat om een kansrijke plek die vandaag slecht zichtbaar en toegankelijk is, maar met behulp van bescheiden investeringen een nieuw leven kan krijgen. Door de gebouwen terug te geven aan bedrijvigheid en industrie, hoeft er minder open ruimte aangesneden te worden voor nieuwe industrie in de rand van de stad. Er is plaats voor ondernemerschap in al zijn vormen: KMO's, maakindustrie, stadslandbouw, dienstverlening, logistiek, startups... op maat van de stad. Op zulke plekken van bedrijvigheid kunnen ook nieuwe woningen komen. Zo ontstaat er een levendige wijk waar wonen en werken van elkaar kunnen profiteren door meervoudig ruimtegebruik (bv. parking, opbergruimte, sportveld...). De stad is deze visie nu aan het uitwerken met het gemeentelijk RUP Mewaf (startnota, 2019).



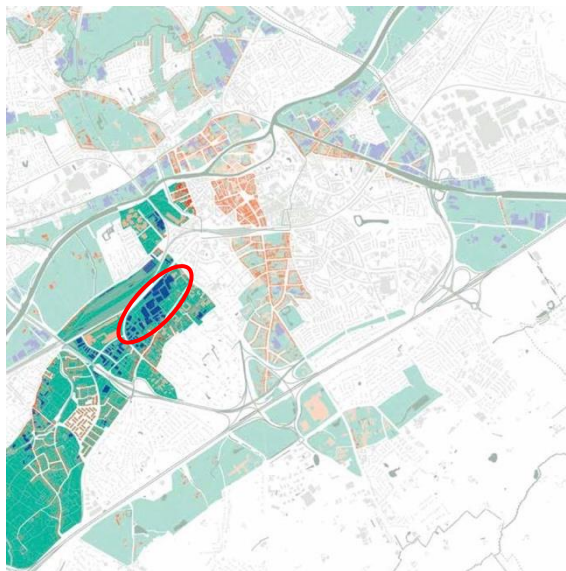
Figuur 1-30: Aanduiding site Brugsesteenweg binnen stadsmagneet Noordelijke cluster (bron: Ruimtepact)

C.3.1.2 Westelijke Campus

In de **Westelijke Campus** staan bedrijven en scholen her en der verspreid in een open maar stedelijk landschap. De vaak buitenmaatse restruimte tussen de gebouwen heeft maar weinig omgevingskwaliteit. Door in deze campusomgeving meervoudig ruimtegebruik een plaats te geven, kan die restruimte veelzijdiger benut worden.

Site Weggevoerdenlaan

Ook hier staan de leegstaande bedrijfspanden van Van Marcke op de gelijknamige site, aangeduid als 'Bedrijvigheid in nieuwe stadsmagneet', zodat de hoger beschreven visie ook hier toepasbaar is. Bijkomende troef hier is de mogelijkheid tot koppeling van ondernemen met onderwijs. Door nabij scholen een plek te maken voor bedrijven, en omgekeerd, profiteren ze van elkaar. Ze delen kennis, maar ook ruimte door middel van gedeelde werkplaatsen, labo's binnen, ontspanningsruimte... De stad is ondertussen een RUP-procedure gestart om deze visie te realiseren (startnota is in opmaak).



Figuur 1-31: Aanduiding site Weggevoerdenlaan in stadsmagneet Westelijke Campus (bron: Ruimtepact)

C.3.1.3 Noord-Zuidas

Langs de **Noord-Zuidas** is nog heel wat ruimte beschikbaar om slim te verdichten met respect voor de bestaande omgevingskwaliteiten. Er ontstaat een stedelijke as die zoveel meer is dan een drukke invalsweg. Als levendige en groene verbinding geeft ze vorm aan een nieuw stuk stad tussen het historische centrum en Hoog-Kortrijk.

Site Xpo

De Xpo-hallen en de Kinopolis (site Xpo) staan aangeduid als 'Diensten in nieuwe stadsmagneet'. In tegenstelling tot de vorige twee sites doorkruist het voetbalstadion hier geen andere gemeentelijke initiatieven. Een voorziening zoals een voetbalstadion kan gelinkt worden aan de kwaliteit van Kortrijk als verbonden stad, waarbij de bereikbaarheid primeert. Zulke voorzieningen moeten worden ontwikkeld langs de belangrijke assen van het fietsnetwerk en OV, zodat deze goed bereikbaar zijn. Daarnaast is deze site, net zoals de andere sites, als stadsmagneet een prioritaire zone voor stedelijke verandering. Hierbij wordt gestreefd naar een functionele mix met ruimte voor iedereen (wonen, werken, ontspannen, sporten...), ook op gebouwniveau door bv. slimme stapeling om te komen tot een optimaal ruimtegebruik.



Figuur 1-32: Aanduiding site Xpo binnen stadsmagneet Noord-Zuidas (bron: Ruimtepact)

C.3.2 Tussentijds besluit

De locatiealternatieven voor het voetbalstadion liggen allemaal in een bestaande stadsmagneet (sites Kop van Evolis en Kapel ter Bede) of in een nieuwe aantrekkingspool (sites Brugsesteenweg, Weggevoerdenlaan en Xpo). Dit zijn de uitgelezen gebieden om selectief te zijn en keuzes te maken bij nieuwe stadsontwikkelingsprojecten zoals het voetbalstadion. Naast de bestaande kwaliteiten die het Ruimtepact voor de verschillende stadsdelen in beeld brengt, zijn bereikbaarheid en meervoudig ruimtegebruik relevante ruimtelijke ontwikkelingsprincipes.

Voor de sites Brugsesteenweg en Weggevoerdenlaan zijn reeds andere planinitiatieven gestart die aansluiting vinden met het Ruimtepact. De leegstaande bedrijfspanden van Van Marcke kunnen opnieuw ingezet worden voor bedrijvigheid om KMO's opnieuw een plaats te geven binnen de stad en werken te combineren met wonen (RUP Mewaf) of onderwijs (Masterplan site Van Marcke). Beide projecten zijn een verderzetting van het beleid dat eerder al in het GRS werd vastgelegd (zie hoger) en in overeenstemming met het Ruimtepact. Het standpunt van het gemeentebestuur is dan ook dat deze processen niet doorkruist mogen worden door het voetbalstadion, omdat de gewenste ruimtelijke ontwikkeling hier geënt is op de kwaliteiten van Kortrijk als ondernemende stad. Dit standpunt werd door de stad op verschillende momenten herhaald.⁵

Voor de andere sites liggen de mogelijkheden nog open. De locaties Kop van Evolis en Kapel ter Bede komen in het Ruimtepact niet uitdrukkelijk aan bod. Ze worden aangeduid als 'Bedrijvigheid in bestaande stadsmagneet' die op vandaag al volop in ontwikkeling zijn, waar grootschalige stedelijke functies zoals een voetbalstadion niet zijn uitgesloten. De site Xpo kent vandaag al een bovenlokale stedelijke functie en wordt aangeduid als locatie voor 'Diensten in nieuwe stadsmagneet' en dus een prioritaire aantrekkingspool voor nieuwe stadsontwikkeling.

⁵ Zie besluit Gemeenteraad 2 juli 2018; Besluit College van Burgemeester en Schepenen op 6 mei 2019; Besluit College van Burgemeester en Schepenen van 20 december 2021.

D) REGIONAAL NIVEAU

D.1. RUIMTELIJKE VISIE VOOR DE REGIO VAN LEIE EN SCHELDE

De ruimtelijke structuur van de stedelijke regio Kortrijk wordt gekenmerkt door een polycentrisch verstedelijkte regio in een soort van 'laddervormige' structuur met de Leie en de E17, en met tussenliggende dwarsverbanden. In het RSV worden verschillende doelstellingen uitgeschreven voor de nederzettingsstructuur en werd het grensoverschrijdend stedelijk netwerk (Eurometropool) Lille-Kortrijk-Tournai geselecteerd. Daarnaast werden via planningsprocessen stedelijke gebieden geselecteerd en afgebakend (RUP's voor o.a. Kortrijk, Waregem en Menen). Hiermee werd, los van de administratieve grenzen, vanuit een ruimtelijke logica op twee schaalniveaus een basis gelegd voor de planning van de laatste en de komende jaren.

Op een bepaald ogenblik groeide echter het besef dat de begrenzing via de afbakeningsRUP's niet optimaal was en niet meer volstond. Verschillende processen en projecten overstegen de afbakeningsgrenzen, niet enkel voor de Leie-as, maar ook op vlak van woonprogrammatie of rond mobiliteit en OV. Daarom is er door Vlaanderen in 2012 beslist om een bijkomende oproep te lanceren voor strategische projecten met het thema "stadsregio's: naar een vernieuw(en)de aanpak van stedelijke gebieden in stadsregionaal perspectief". De intercommunale Leiedal heeft in het kader daarvan het strategisch project RECOVER opgestart. Het project beoogt de stadsregio Kortrijk onder de loep te nemen vanuit de invalshoek OV, vandaar de naam (Regio Kortrijk & Openbaar Vervoer).

D.1.1 Regio Kortrijk & Openbaar vervoer (RECOVER)

Aanleiding en opzet

De analyse binnen RECOVER (2012-2015) wees onder meer uit dat bij de afbakening van het regionaal stedelijk gebied Kortrijk te weinig rekening werd gehouden met de mobiliteitseffecten van sommige nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Voor dit thema, en in het bijzonder het OV, was met andere woorden een inhaalbeweging nodig. Tegelijk neemt de verkeerscongestie sterk toe in de regio Kortrijk, wat een bedreiging is voor de optimale bereikbaarheid als belangrijkste economische troef voor deze regio. Gemotoriseerd verkeer blijft bovendien een grote bron van milieuvuiling, verkeersonveiligheid- en onleefbaarheid. Alternatieve vervoersmiddelen zoals het OV kunnen hierop een duurzaam antwoord bieden. Daarom moet er in de regio sterker worden ingezet op OV als drager van nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

Het strategisch project RECOVER wil een vernieuwde visie opmaken voor de relatie tussen het OV en ruimtelijke ontwikkelingen in de regio Zuid-West-Vlaanderen (stedelijke regio rond Kortrijk). Deze visie schuift een **dubbele doelstelling** naar voren: (1) het optimaliseren van het OV op schaal van de regio Kortrijk; en tegelijkertijd (2) de bestaande en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (in het bijzonder regionale en stedelijke functies) enten op dit regionaal OV-netwerk. Door op beide doelstellingen in te spelen kan een win-winsituatie ontstaan in functie van de duurzame ontwikkelingsperspectieven op vlak van mobiliteit én ruimtelijk ordening.

Gewenst OV-netwerk

Voor het gewenst OV-netwerk formuleert RECOVER volgende visie en inhoudelijke krachtlijnen:

- Meer **vraaggericht** OV-systeem, in relatie tot de bestaande ruimtelijke structuren, de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en de onderlinge vervoersvragen;
- Meer **hiërarchisch** OV-systeem: met verschillende types van OV-knooppunten & OV-lijnen;
- Voldoende **snelheid en stiptheid**: door een vlotte doorstroming te garanderen op rechte/kortste routes;
- Hogere **frequentie en capaciteit**: door OV-aanbod te bundelen en te verknopen;
- Een meer **toegankelijk en comfortabel** OV;
- Aandacht voor **intermodaliteit** bij OV: belang van voor- en natransport te voet of per fiets.

Vervolgens werden de bestaande OV-knooppunten en OV-lijnen geselecteerd en hiërarchisch geordend om tot een aanzet te komen voor het gewenst OV-systeem. Bij de selectie en rangschikking van de **OV-knooppunten** werd steeds gestreefd naar de afstemming tussen mobiliteit en ruimtelijke planning. De afwegingscriteria hierbij waren de selectie in de bovenlokale ruimtelijke structuurplannen, de selectie in de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn, de huidige OV-knooppuntwaarde, het aantal instappende reizigers op een weekdag, de bevolkingsdichtheid en de tewerkstellingsgraad. De hoogste OV-knooppunten zijn de interstedelijke (IC/IR), de interregionale (IR) en de bovenlokale of stedelijke L-knopen, en daarna komen de hoofdhalttes in de kernen en hoofddorpen.

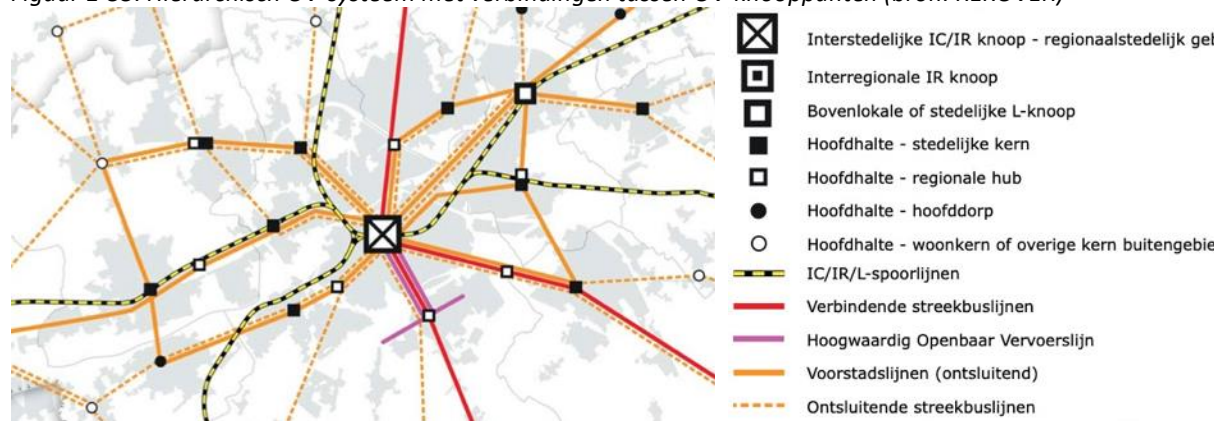
Onder de hoofdhalttes worden ook de **regionale hubs** geselecteerd. Dit zijn de randstedelijke gebieden die afgelopen decennia werden ontwikkeld omwille van hun optimale autobereikbaarheid (nabij autosnelweg, ringweg en/of verkeerswisselaar) en die al een aantal belangrijke regionale functies huisvesten. Ze hebben de potentie om nieuwe regionale/bovenlokale programma's op te nemen, die niet inpasbaar zijn in bestaande stedelijke centra en dus complementair kunnen zijn met het kernversterkend beleid.

Deze regionale hubs worden daarom zo goed mogelijk geïntegreerd in het nieuwe OV-netwerk met multimodale overstapfaciliteiten (auto, OV en fiets). Zo wordt de koppeling gemaakt tussen de bestaande en reeds geplande ruimtelijke ontwikkelingspolen aan de rand van de stedelijke gebieden en het vernieuwde OV-netwerk.

Het **basisnetwerk** van REKOVER bestaat uit de spoorlijnen, de verbindende streekbuslijnen, een hoogwaardige openbaarvervoerslijn⁶ (HOV) én de voorstadslijnen. Dit OV-netwerk verbindt de verschillende stationsomgeving, de kernen en de regionale hubs. Het is de bedoeling dat dit basisnetwerk structurerend is voor de bestaande en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Dit **ruimtelijk ontwikkelingsmodel** is opgebouwd uit vier strategieën:

- Versterken van kernen en OV-knooppunten (de stationsomgevingen);
- Bundelen van bovenlokale, grootschalige programma's in regionale hubs;
- Duurzaam ontsluiten van grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen met OV en fiets;
- Selectief ruimtelijk beleid voeren rond woonuitbreidingsgebieden.

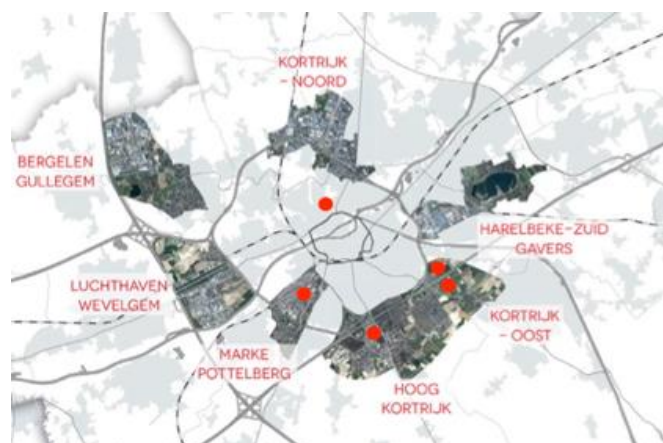
Figuur 1-33: Hiërarchisch OV-systeem met verbindingen tussen OV-knooppunten (bron: REKOVER)



Regionale hubs

Voor een grootschalige ontwikkeling zoals een voetbalstadion komen de regionale hubs dus prioritair in aanmerking. Op basis van de selectie in REKOVER zijn drie regionale hubs relevant omdat ze **locatiealternatieven** voor het voetbalstadion bevatten, namelijk:

- **Hoog-Kortrijk:**
site Xpo;
- **Kortrijk-Oost:**
sites Kop van Evolis en Kapel ter Bede;
- **Marke/Pottelberg:**
site Weggevoerdenlaan.



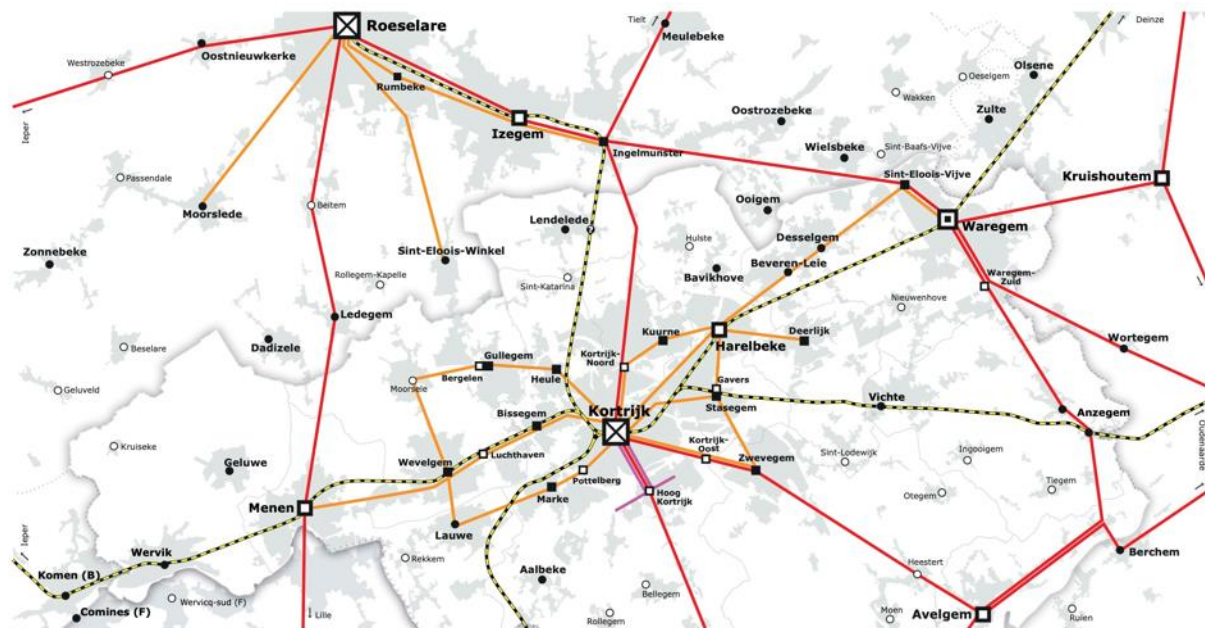
Figuur 1-34: Regionale hubs met aanduiding van de locatiealternatieven (bron: REKOVER)

⁶ OV wordt als hoogwaardig gezien als het voldoet aan de kenmerken stipt; concurrentiële snelheid en prijs; aangename en comfortabele voertuigen en haltes; real time info aan de haltes en in het voertuig; en ecologisch.

De site Brugsesteenweg is dus de enige die niet gelegen is in een regionale hub, zodat deze site in principe niet past binnen de visie van REKOVER. Hoog-Kortrijk is de regionale hub met de grootste aantrekkingskracht. Het gebied Marke Pottelberg heeft slechts een beperkte regionale aantrekkingskracht.

Deze regionale hubs worden in het basisnetwerk vanuit Kortrijk allemaal bediend met voorstadslijnen of hoger. De locatiealternatieven beschikken tevens over een hoofdhalte vlak bij de site (incl. site Brugsesteenweg op het traject naar de regionale hub Kortrijk-Noord), met als uitzondering de site Kapel ter Bede waar geen buslijnen in directe omgeving lopen (dichtstbijzijnde halte is Kop van Evolis op > 1 km). Specifiek voor Hoog-Kortrijk wordt ook een HOV-verbinding voorzien.

Figuur 1-35: Gewenste basisnetwerk REKOVER (bron: REKOVER)



Hierna worden voor deze drie regionale hubs de huidige en toekomstige ontwikkelingen geduid en gelinkt met de visie van REKOVER. Bij de ontwikkeling van deze hubs dient ook rekening gehouden te worden met de derde strategie: **duurzame bereikbaarheid**. Waar mogelijk dienen reservatiestroken voor hoogwaardige assen van OV en fiets te worden geselecteerd. Deze assen kunnen immers fungeren als stamlijnen voor OV en fietsverkeer tussen de verschillende kernen. Daarnaast kunnen sommige gebieden die in de structuurplanningscontext zijn aangeduid om te ontwikkelen, desalniettemin (zeer) slecht gelegen om te ontsluiten via OV. In dat geval moet overwogen worden om deze ruimtelijke ontwikkelingen te herlocaliseren, te bevriezen of zelfs te schrappen.

Hoog-Kortrijk

Het gebied Hoog-Kortrijk betreft het stadsdeel ten zuiden van de E17 (Rijsel-Kortrijk-Gent-Antwerpen). Het werd vanaf de jaren '70 ontwikkeld voor het vestigen van een aantal grootschalige activiteiten, die door ruimtegebrek in de Kortrijkse binnenstad geen onderkomen meer vonden en die een optimale autobereikbaarheid opzochten: de 'Hallen' (ondertussen Xpo Kortrijk), de kantorenzone Kennedypark, de universiteitscampus KULAK, het Vormingsinstituut (ondertussen Syntra West). Hoog-Kortrijk werd beschouwd als een logische uitbreiding van de stad, complementair aan het stadscentrum, en aansluitend op de nieuwe autosnelweg E17, die toen als de nieuwe (economische) verkeersader voor de stad en de streek, maar ook voor België en Europa, werd aangelegd.

Anno 2015 is er veel veranderd. Bestaande actoren hebben hun activiteiten uitgebreid; vele nieuwe projecten zijn de laatste jaren uitgevoerd of worden op korte termijn gepland. Zo kan onder meer verwezen worden naar: uitbreiding van de beurs- en evenementenhallen Kortrijk Xpo, vernieuwing van het bioscoopcomplex Kinopolis, de bouw van het nieuwe regionale ziekenhuiscomplex AZ Groeninge, het succes van het hoger onderwijs (Vives en KULAK), topsporthal van de Lange Munte, de nieuwe begraafplaats en het crematorium, de ontwikkeling van de kantoren- en handelszone Beneluxpark, de plannen van hoogtechnologisch bedrijf Barco om haar activiteiten te centraliseren op het Kennedypark, de nieuwe woonontwikkelingen die op stapel (stedelijke woongebieden Schaapsdreef, Goed te Boeverke) etc.

De omgeving van Hoog-Kortrijk is dus nog steeds in volle expansie, maar men vreest voor verkeerscongestie en overconsumptie van de ruimte. Ook de binding van Hoog-Kortrijk met de binnenstad is nog steeds een knelpunt. De vraag voor een betere modal split is pertinent.

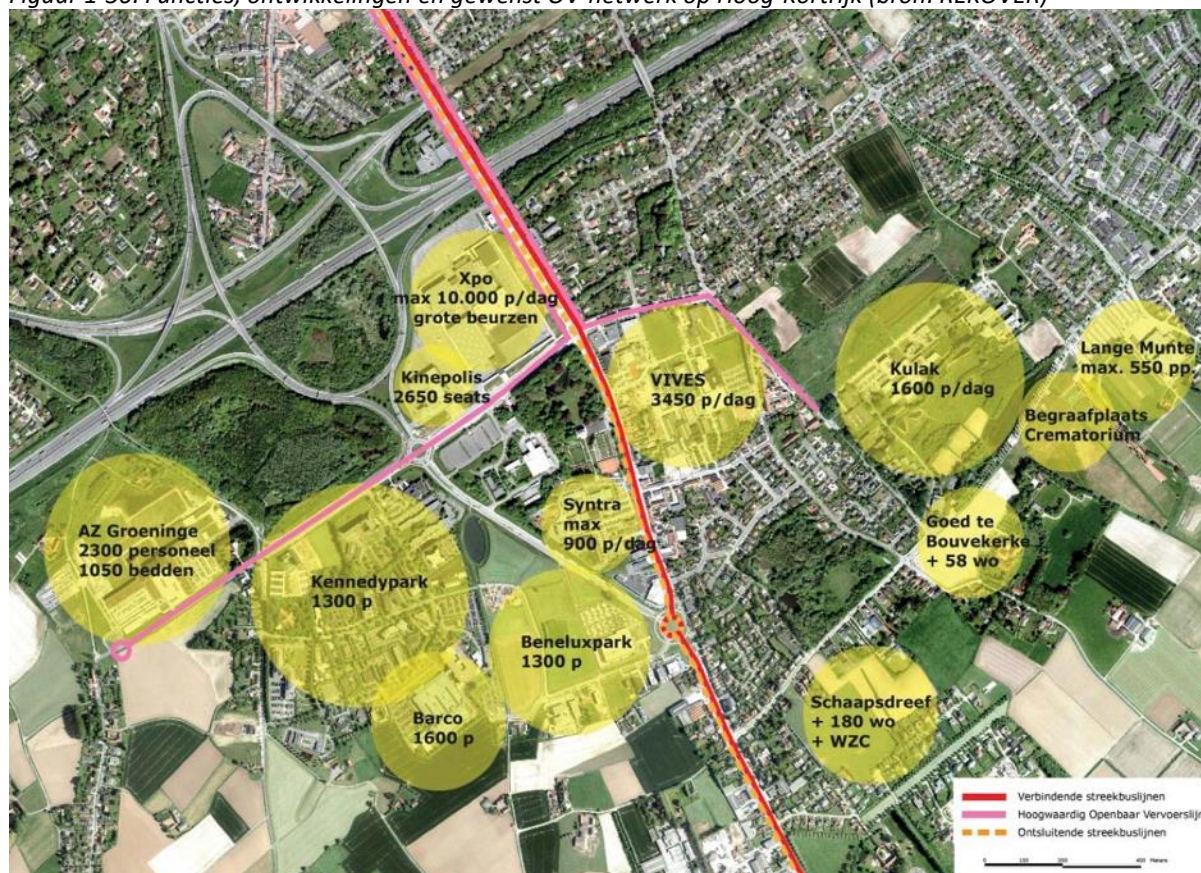
Onderstaande figuur toont de cijfers van de verschillende functies, die op Hoog Kortrijk reeds zijn gevestigd of op korte termijn worden gepland. Er wordt verwacht dat tegen eind 2016 op een normale werk-/schooldag meer dan 15.000 mensen zich zullen verplaatsen naar Hoog-Kortrijk. Tijdens bijzondere evenementen van Xpo stijgt dit aantal nog met enkele duizenden extra bezoekers. Volgens de meest recente cijfers telt Hoog-Kortrijk anno 2021 in totaal zo'n 10.500 studenten en 8.000 werknemers.

Ook het gewenste OV-netwerk van de visie wordt op de figuur geprojecteerd. De HOV-lijn is onder voorbehoud.

Aandachtspunten:

- Nood aan een goede afstemming tussen de infrastructurele/mobiliteitsuitdagingen en de ruimtelijke ontwikkelingen;
- Het garanderen van een goede doorstroming voor het OV; in het bijzonder voor de HOV-lijn;
- Er moet grondig worden onderzocht hoe het OV kan verknoopt worden op Hoog-Kortrijk. Rekening houdend met de grote afstanden tussen de verschillende grote personenintensieve functies zijn verschillende haltes aangewezen. Het uitbouwen van een 'regionale hub' (met overstapfaciliteiten tussen auto, OV en fiets) is een belangrijke opgave;
- Er moet bijkomend onderzocht worden of er ook OV-verbindingen moeten worden gemaakt tussen Hoog-Kortrijk en Kortrijk-Oost/Zwevegem en tussen Hoog-Kortrijk en Marke/Pottelberg.

Figuur 1-36: Functies, ontwikkelingen en gewenst OV-netwerk op Hoog-Kortrijk (bron: REKOVER)



Kortrijk-Oost

Kortrijk-Oost is het randstedelijk gebied dat gelegen is ten oosten van Kortrijk en Hoog-Kortrijk en ten westen van Zwevegem. Het omvat de verkeerswisselaar tussen de E17, de R8 en de Oudenaardsesteenweg (N8/N391).

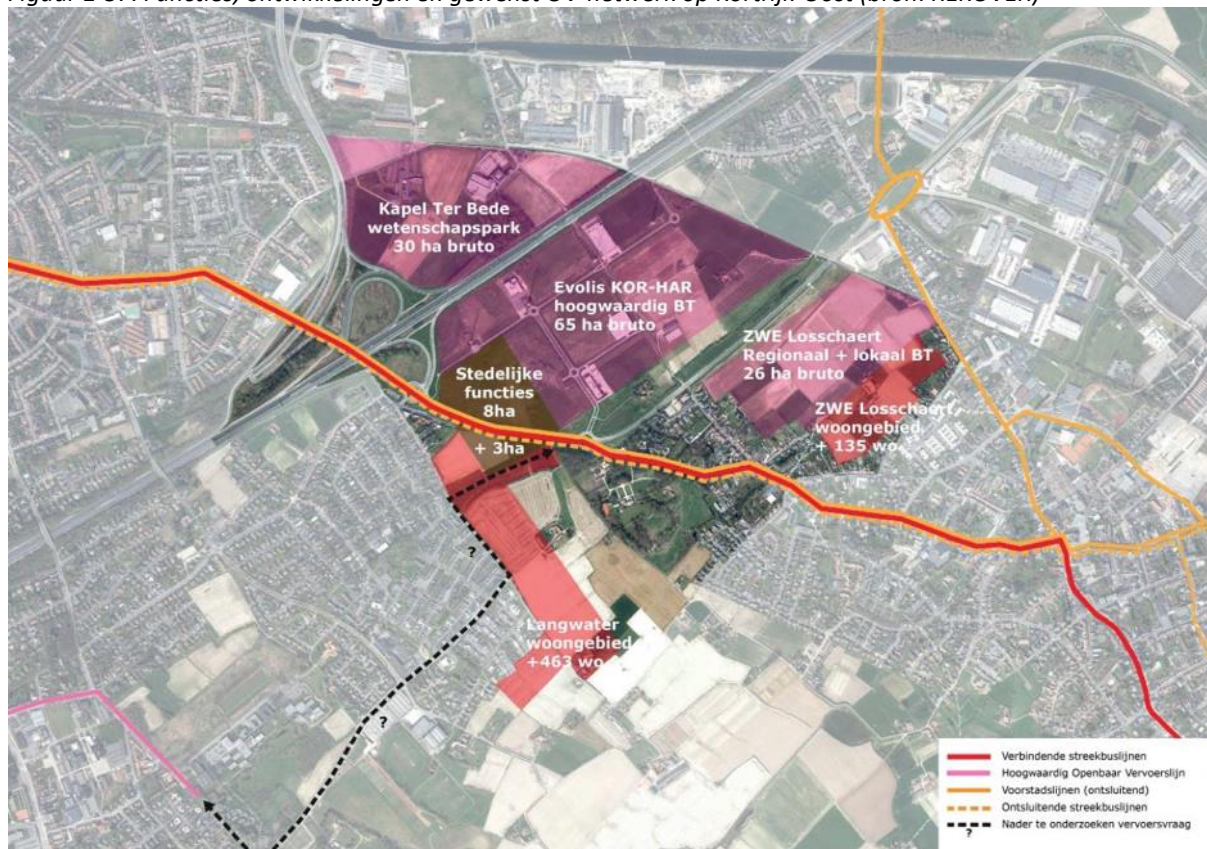
De ruimtelijke functies en ontwikkelingen in dit gebied zijn hoofdzakelijk een uitvoering van het afbakeningsRUP:

- Stedelijk woongebied Langwater (max. 463 wooneenheden);
- Evolis Kortrijk – Harelbeke (fase 1+2): hoogwaardig regionaal bedrijventerrein (65 ha bruto);
- Stedelijke functies zijnde Evolis (8 ha bruto) + zijde Langwater (3 ha bruto);
- Kapel ter Bede: wetenschapspark en stedelijke activiteiten (30 ha bruto);
- Zwevegem Losschaert: regionaal + lokaal bedrijventerrein (bruto 26 ha) en woongebied (max. 135 wooneenheden).

Aandachtspunten:

- Nood aan een goede afstemming tussen de infrastructurele/mobiliteitsuitdagingen en de ruimtelijke ontwikkelingen;
- Het garanderen van een goede doorstroming voor het OV op de gewestweg N8. Het is wenselijk dat er vrije busbanen worden voorzien over een zo lang mogelijk tracé van de N8 tussen Kortrijk en Zwevegem om de doorstroming van het OV ter hoogte van deze congestiegevoelige verkeerswisselaar te verzekeren;
- Verknopen OV Kortrijk-Oost + Zwevegem. Er moet grondig onderzocht worden hoe het OV kan worden verknoopt in zowel het centrum van Zwevegem (hoofdbushaltes aan de kerk) als in het gebied Kortrijk-Oost. Het uitbouwen van een 'regionale hub' (met overstapfaciliteiten tussen auto, OV en fiets) is een belangrijke opgave;
- Er moet bijkomend worden onderzocht of er ook OV-verbindingen moeten worden gemaakt tussen Kortrijk-Oost/Zwevegem en Hoog-Kortrijk.

Figuur 1-37: Functies, ontwikkelingen en gewenst OV-netwerk op Kortrijk-Oost (bron: REKOVER)



Marke/Pottelberg

Het gebied Marke/Pottelberg is gelegen tussen de kernen van Kortrijk en Marke. Het gebied spant zich op tussen het spoorwegemplacement van Kortrijk/Marke en de gewestweg N43 en wordt doorkruist door de ringweg R8.

Ruimtelijke functies en ontwikkelingen:

- Bestaande kleinhandelszone Pottelberg;
- Bestaande KMO-zone Doenaert;
- Reconversie van bedrijventerrein van Van Marcke naar lokaal bedrijventerrein (15 ha).

Aandachtspunten:

- Het garanderen van een goede doorstroming voor het OV langs de gewestweg N43. Er zijn reeds doorstromingsmaatregelen voorzien tot aan de R8, maar nog niet stadwaarts;
- Er is een tweede parallel tracé langs Engelse Wandeling – Weggevoerdenlaan, dat ook als OV-as kan functioneren;
- Er moet grondig onderzocht worden hoe het OV kan worden verknoopt in dit gebied;
- Er moet worden onderzocht of er ook OV-verbindingen moeten worden gemaakt tussen Marke/Pottelberg en Hoog-Kortrijk.



Figuur 1-38: Marke/Pottelberg met aanduiding van de site Weggevoerdenlaan (bron: REKOVER)

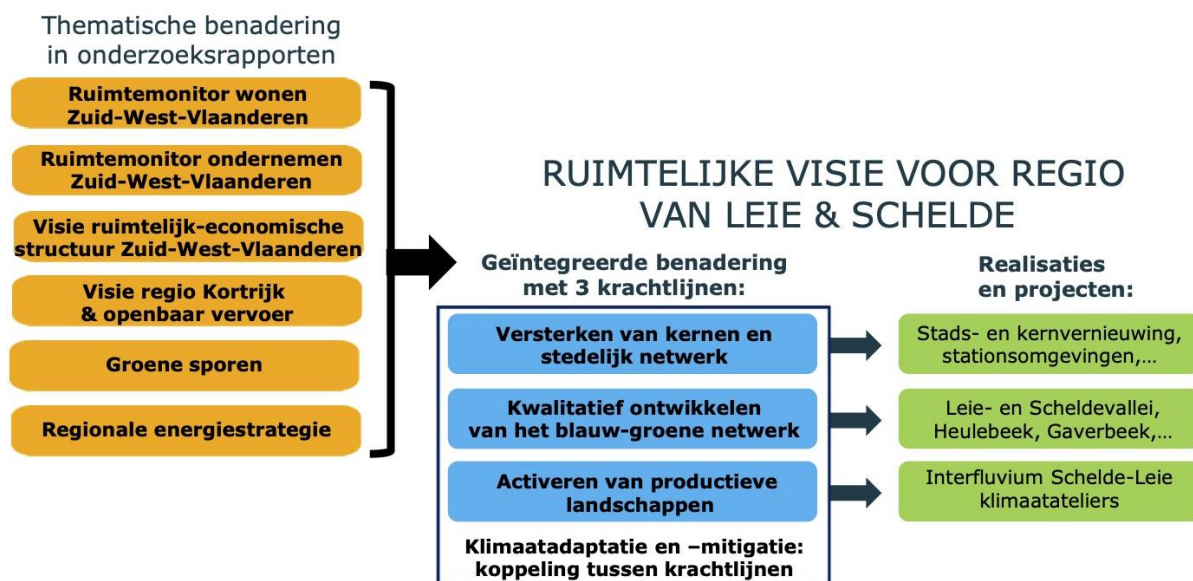
D.1.2 Ruimtelijke visie voor de regio van Leie en Schelde

Leiedal gaf in 2015 vervolg aan het strategisch project REKOVER via REKOVER+. Dit project richtte zich op het vervolledigen en verankeren van de ruimtelijke visie voor de regio Kortrijk en focust op de realisatie van concrete ruimtelijke deelprojecten in relatie tot de visie van REKOVER. Hierbij beoogt men zowel enkele strategische stationsomgevingen op de verstedelijkte Leielijn (Wervik, Menen, Wevelgem, Kortrijk, Harelbeke en Waregem), als ook enkele 'regionale hubs', waaronder Hoog-Kortrijk, Kortrijk-Oost en de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem.

In het kader van REKOVER+ werd onder de coördinatie van de intercommunale Leiedal en in samenspraak met de Zuid-West-Vlaamse steden en gemeenten, en de verschillende actoren, de 'Ruimtelijke visie voor de regio van Leie en Schelde' opgemaakt die de synthese vormt van alle processen en projecten in de regio. Verschillende onderzoeken (o.a. ruimtemonitors wonen en ondernemen), projecten (o.a. strategische projecten REKOVER, Groene Sporen) en studies (o.a. spoorrapport, studie regionale weginfrastructuur) dragen bij tot onderbouwing van deze overkoepelende regionale visie. De bedoeling is om deze visie te verankeren in de (intergemeentelijke) ruimtelijke beleidsplanning voor de regio Zuid-West-Vlaanderen (pilotproject BRV). De ambities van de regiovisie zijn vertaald in doelstellingen voor het regionaal mobiliteitsplan.

De regiovisie schetst een nieuw en duurzaam toekomstbeeld, voorbij de afbakeningsgrenzen, voor de regio van Leie en Schelde, als antwoord op grote lokale en regionale uitdagingen, waaronder het watersysteem, klimaat en energie, een geïntegreerde aanpak van mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen, ruimtelijk rendement, het versterken van de open ruimte...

Figuur 1-39: Vanuit REKOVER+ naar een Ruimtelijke visie voor regio van Leie en Schelde



Een van de ambities is om ‘een bereikbare en nabije regio’ te zijn waarbij, overeenkomstig de visie van REKOVER, meer wordt ingezet op alternatieve vervoersmodi zoals de fiets, openbaar en collectief vervoer, maar ook spoor- en watergebonden transport kunnen hierop een duurzaam antwoord bieden. Daarnaast is nabijheid een sturend principe voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Daarom wordt ingezet op verdichting van het stedelijk netwerk en de kernen in het buitengebied.

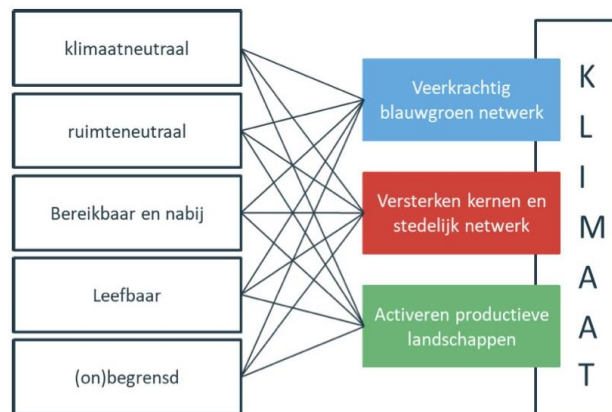
De regiovisie presenteert een kader voor ruimtelijke ontwikkelingen, gebaseerd op drie krachtlijnen waaraan een toekomstvisie wordt opgehangen. Elke krachtlijn vertrekt vanuit de specifieke structuur van de regio. Ze zijn niet allesomvattend, maar wel strategisch en selectief van aard. De krachtlijnen vormen ook het toetsingskader om projecten in goede banen te leiden. We beperken ons tot de relevante krachtlijnen voor het voetbalstadion:

- **Kwalitatief ontwikkelen van het blauwgroene netwerk:** het watersysteem duurzamer, leefbaarder en aantrekkelijker maken door overstromingsgebieden te vrijwaren, watertransport te vergemakkelijken en in te zetten op groen, natuur en recreatie langs het water.
 - **Kanaal Bossuit-Kortrijk:** de waterwegbeheerder heeft zijn ambitie geuit om dit op te waarderen als verbinding tussen de Schelde en Leie. Naast watertransport vervult het kanaal ook een belangrijke functie als ruimtelijke, ecologische en recreatieve verbindingen tussen de twee riviervalleien;
- **Versterken van kernen en stedelijk netwerk:** kernverdichting om de open ruimte te sparen. Dit kan door het bestaande patrimonium op te waarderen en te verdichten op duurzame locaties, waarbij ingezet wordt op de nabijheid en bereikbaarheid met alternatieve en duurzame vervoersmodi op deze locaties;
 - **Renovatie en hergebruik voor ondernemen en wonen:** de regio wordt gekenmerkt door een vlekkenpatroon van kleinere en grote bedrijfsites, meestal verweven in woonomgeving. In plaats van deze steeds te herbestemmen voor woningbouw zoals in het verleden, wordt prioriteit gegeven aan nieuwe bedrijfsactiviteiten bij het herinvullen van leegstaande bedrijfsites (paars blijft purper), zolang ze maar ruimtelijk inpasbaar en goed ontsloten zijn;
 - **OV: van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid:** het gewenste OV-netwerk zorgt voor goede verbindingen tussen de kernen van de stedelijke gebieden en de hoofddorpen in het buitengebied en heeft haltes aan de verschillende ontwikkelingspolen. Tussen de binnenstad van Kortrijk (station) en Hoog-Kortrijk moet een HOV-verbinding komen. Het basisnetwerk van REKOVER is de concrete uitwerking van het regionaal OV-net. De concrete uitbouw ervan gebeurt door de vervoerregio;
 - **Fiets als ideaal vervoermiddel:** naast een performanter OV-netwerk, staat ook de uitrol van een kwalitatief fietsroutenetwerk hoog op de agenda om de bereikbaarheid te garanderen. De fiets is immers hét vervoersmiddel bij uitstek voor korte verplaatsingen binnen stedelijke gebieden;

- **Hoger wegnen structureel en geïntegreerd aanpakken:** een aantal weginfrastructuren in Zuid-West-Vlaanderen zijn onvolmaakt (missing links) of functioneren slecht vanwege een structurele complexiteit. Dit noopt tot samenwerking en afstemming tussen alle beleidsniveaus en sectoren;
- **Optimaliseren van regionale ontwikkelingspolen:** het optimaliseren van de verkeersinfrastructuur bij deze sterk autogerichte plekken in de stadsrand is slechts één element. Om deze ontwikkelingspolen toekomstgericht te transformeren is er nood aan een betere multimodale bereikbaarheid en een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit (publieke ruimte, architectuur en vergroening). Hierbij gaat het specifiek over Hoog-Kortrijk en Kortrijk-Oost;
- **Activeren van productieve landschappen:** deze krachtlijn slaat op de open ruimte en is minder relevant voor het voetbalstadion. Productieve landschappen leveren een economische en ecologische meerwaarde. Activeren ervan draait rond verwevenheid en meervoudig ruimtegebruik, door ruimte te bieden aan landbouw, energie, erfgoed, water, bos, natuur en recreatie.

Door de drie krachtlijnen op een geïntegreerde manier aan te pakken, wordt een regionaal antwoord gegeven op de klimaatuitdagingen (van “wat we gaan doen” naar “hoe gaan we het doen”). Dit zijn de zgn. ‘koppelingen’ die met projecten of acties op bepaalde plekken in de regio kunnen worden gerealiseerd.

Ambities en krachtlijnen



Figuur 1-40: Ambities, krachtlijnen en koppelingen Regiovisie

Ontwikkelingspolen

Het belang van deze regiovisie voor de stadionontwikkeling zit vooral in de selectie van de ontwikkelingspolen Hoog-Kortrijk en Kortrijk-Oost en de daaraan verbonden locatiealternatieven, met name de site Xpo en de sites Kop van Evolis en Kapel ter Bede. In tegenstelling tot de visie binnen RECOVER wordt de regionale hub ‘Marke Pottelberg’ (site Weggevoerdenlaan), niet meer expliciet benoemd als ontwikkelingspool.

Mits een multimodale bereikbaarheid hebben deze gebieden de potentie om bijkomende grootschalige en bovenlokale programma’s op te nemen (bv. voetbalstadion). Door dergelijke programma’s te concentreren in een beperkt aantal ontwikkelingspolen, kan het uitdijen van de stedelijke gebieden gestopt worden en blijft de open ruimte gevrijwaard van ruimtebeslag.



Figuur 1-41: Regionale ontwikkelingspool Hoog-Kortrijk

De regiovisie is als beleidsnota de basis voor de geïntegreerde samenwerking en afstemming rond regionale en complexe projecten.⁷ Daarnaast omvat ze een actieprogramma dat de ruimtelijke krachtlijnen en koppelingen omzet in concrete projecten en acties, met een onderscheid tussen regionale en lokale acties.

⁷ Zie interbestuurlijke samenwerkingsovereenkomst Zuid-West-Vlaanderen, Vlaamse Regering 19 juli 2019.

D.1.3 Contrei, samenwerken aan een regio in transitie

De verdere interbestuurlijke samenwerking in de regio verloopt onder de noemer 'Contrei, samenwerken aan een regio in transitie' en werd geformaliseerd in 2019 met de samenwerkingsovereenkomst tussen de Vlaamse Regering, de deputatie van de provincie West-Vlaanderen en de raad van bestuur van intercommunale Leiedal.

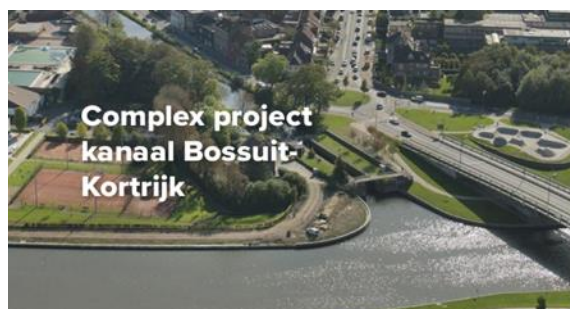
Hierbij organiseren de partners zich onder meer om doorstart te geven aan een aantal regionale acties waarvoor een bovenlokaal initiatief en/of financiering nodig is. De opstart of (versnelde) voortzetting ervan is gepland op korte termijn en vereist een interbestuurlijke en geïntegreerde samenwerking, waarbij zowel lokale als hogere besturen worden betrokken, over alle sectorale grenzen heen.

De relevante regionale acties voor de stadionontwikkeling zijn de volgende:

- In het kader van de krachtlijn 'kwalitatief ontwikkelen blauwgroen netwerk': het complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk (KBK) inzake opwaardering en/of aanpassing van het kanaal in functie van watertransport (voor klasse Va-schepen), alsook een herstructurering van watergebonden bedrijvigheid errond en veilige en kwaliteitsvolle oplossingen voor het fietsverkeer op jaagpaden. De onderzoeken zijn afgerond en op basis van de resultaten wordt het definitieve voorkeursbesluit voorbereid waarna de uitwerkingsfase kan beginnen;
- In het kader van de krachtlijn 'versterken van kernen en stedelijk netwerk':
 - Vervoerregio Kortrijk: een geïntegreerde aanpak van mobiliteit, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen, waarbij afstemming gezocht wordt tussen het voorstel van kernnet en aanvullend net, uitgewerkt door De Lijn, en de bestaande, maar ook de gewenste ruimtelijke structuur zoals opgenomen in RECOVER. Dit proces is afgerond met het nieuwe OV-plan 2021 dat vanaf 2022 geoperationaliseerd wordt. Het basisnetwerk van RECOVER is nog steeds de visie op lange termijn die de bouwstenen levert voor de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan;
 - Planproces GRUP K-R8: de centrale doelstelling bestaat in het verbeteren van de leefbaarheid van de omgeving van Hoog-Kortrijk en Kortrijk-Oost. Ook hiervoor is een geïntegreerde aanpak nodig; infrastructuur, mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen dienen op elkaar te worden afgestemd. Dit is meer dan enkel en alleen het verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Oost, Kortrijk-Zuid en de R8 (o.a. al dan niet sluiten R8 tussen beide complexen). Daarnaast wordt ingezet op een betere multimodale bereikbaarheid (OV en fiets), het realiseren van een verbindende groenstructuur en het evalueren en mogelijks heroriënteren en/of beperken van ruimtelijke ontwikkelingen. Aan de startnota van het GRUP werden een aantal verfijningen aangebracht die het voorwerp waren van een publieke raadpleging. De verfijnde startnota werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 26 februari 2021.

De grote meerwaarde van het interbestuurlijk overleg Zuid-West-Vlaanderen is het bewaken van de afstemming tussen de verschillende processen. Deze parallelle processen betreffen zowel weginfrastructuurprojecten, projecten in functie van een mobiliteitsverschuiving naar duurzamer vervoersmodi, als ruimtelijke processen.

Deze drie deelacties bepalen in belangrijke mate hoe het OV in de vervoerregio en het randstedelijk gebied ten zuiden van de E17 ter hoogte van de ontwikkelingspolen Hoog-Kortrijk en Kortrijk-Oost er in de toekomst uit zal zien en zijn daarom belangrijke factoren om rekening mee te houden bij de afweging van de locatiealternatieven voor het voetbalstadion. Het OV-plan 2021 is algemeen relevant. Het complex project KBK en GRUP K-R8 zijn relevant voor de sites rond de complexen Kortrijk Zuid en Kortrijk-Oost: Xpo, Kop van Evolis en Kapel ter Bede.



D.2. OPENBAAR VERVOERPLAN 2021 (VERVOERREGIO KORTRIJK)

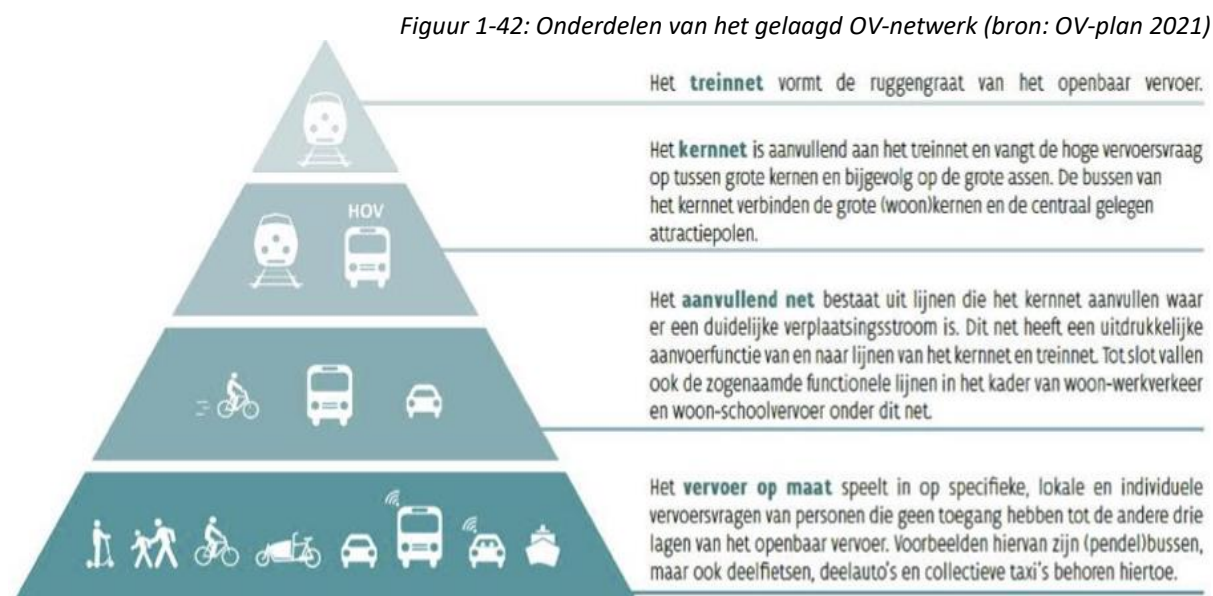
Op 2 oktober 2020 werd het Openbaar Vervoerplan 2021 (incl. vervoer op maat) definitief goedgekeurd door de vervoerregioraad Kortrijk. Dit OV-plan maakt deel uit van het proces waarin de Vervoerregio Kortrijk een regionaal mobiliteitsplan opmaakt dat de gezamenlijke mobiliteitsvisie van de lokale en bovenlokale besturen voor alle vervoersmiddelen op lange termijn vastlegt (momenteel in de synthesefase). Het nieuwe OV-plan loopt echter in de tijd vooruit op het regionaal mobiliteitsplan: de implementatie ervan is voorzien in december 2021.

Het nieuwe OV-plan 2021 vertrekt vanuit de principes van **basisbereikbaarheid** en wat dit betekent voor het OV. Deze nieuwe visie op mobiliteit moet leiden tot een duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal mobiliteitssysteem. Dit OV-netwerk kenmerkt zich door de aspecten: vraaggericht en efficiënt, hiërarchie in het gelaagd netwerk, combimobiliteit en inbedding in het ruimtelijk kader. Belangrijk is dat een nieuw OV-netwerk uiteindelijk moet leiden tot een geïntegreerd OV-systeem omdat alleen dan de basisbereikbaarheid optimaal gerealiseerd kan worden. Centraal bij basisbereikbaarheid staat het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijk functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van middelen. De afstemming gebeurt op basis van de reële en potentiële vervoersstromen. Het vaste aanbod op basis van de criteria afstand, frequentie en amplitude (basismobiliteit) wordt vervangen door een garantie op een goede mobiliteitsoplossing (basisbereikbaarheid). De volgende **kernprincipes** inzake basisbereikbaarheid zijn gebruikt voor het ontwerp van het nieuwe OV-netwerk in de vervoerregio Kortrijk:

- Verplaatsingsnoden als vertrekpunt;
- Combineren van verschillende vervoersmiddelen;
- Een gelaagd netwerk van vervoersmogelijkheden;
- Van de ene naar de andere laag via mobipunten.

Het **gelaagd OV-netwerk** bestaat uit vier vervoersnetten. De uitgangspunten van het OV-plan 2021 richten zich op het ontwerp van een kernnet (KN), aanvullend net (AN) en vervoer op Maat (VoM). Het treinnetwerk is geen onderdeel van het plan. Voor het nieuwe KN, AN en VoM worden volgende **uitgangspunten** geformuleerd:

- Vereenvoudiging van de netwerkinfrastructuur;
- Betere cadans zorgt voor meer zekerheid naar de reiziger en aantrekkelijk aanbod;
- Trein en bus versterken elkaar;
- VoM complementair aan het treinnet, KN en AN.



D.2.1 Kernpunten OV-netwerk

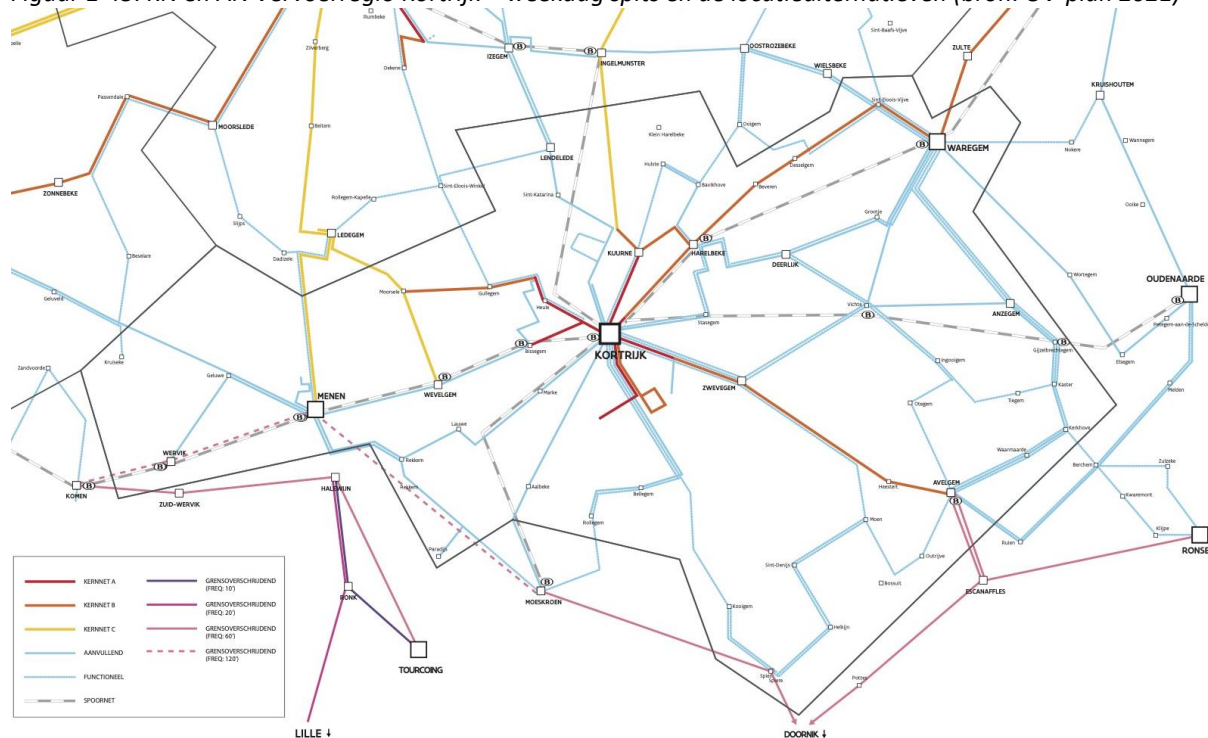
Het voorstel voor KN en AN van het OV-plan 2021 is tot stand gekomen vanuit een eerste aanzet van De Lijn en heeft doorheen een iteratief proces met o.a. de werkgroep en de Vervoerregioraad verder vorm gekregen. Omdat zowel het KN als het AN op potentieel gestoeld is, is dit netwerk niet volledig gebiedsdekkend. Eenmaal de lagen van het KN en AN boven op het treinnet worden gelegd, ontstaan er 'blinde vlekken' waar bediening met OV ontbreekt omdat hier niet voldoende vervoersvraag is.

Voor deze blinde vlekken werd complementair aan het treinnet, KN en AN een voorstel voor VoM uitgewerkt, dat een belangrijke schakel is in de hiërarchie van het gelaagde OV-netwerk. Met een VoM-oplossing zal de reiziger de first- of last-mile naar het treinnet, KN of AN afleggen of wordt een verplaatsing gemaakt tussen twee locaties in eenzelfde regio die niet op een logische manier met het KN of AN worden verbonden. Het VoM zorgt daarmee voor een efficiënte invulling van de lokale vervoersvragen. **Mobipunten** vormen een belangrijke spil in het faciliteren van combimobiliteit en overstappen binnen het gelaagde OV-netwerk

D.2.1.1 Kernnet en aanvullend net

Onderstaande kaart toont voor Vervoerregio Kortrijk het streeknet met het voorstel KN en AN (weekdag spits). De locatieweekdagen voor het voetbalstadion liggen allemaal langs lijnen van het streeknet, met uitzondering van de site Kapel ter Bede. De site Weggevoerlaan ligt ter hoogte van het AN (cadanslijn) en treinnet. De sites Xpo, Kop van Evolis en Brugsesteenweg liggen aan lijnen die behoren tot het KN en zijn dus het beste voorzien qua frequentie en amplitude. Ook het AN loopt langs de sites Brugsesteenweg en Kop van Evolis (functionele lijnen) en site Xpo (zowel cadans- als functionele lijnen).

Figuur 1-43: KN en AN Vervoerregio Kortrijk – weekdag spits en de locatieweekdagen (bron: OV-plan 2021)



Voor wat betreft de opbouw van streeknet zijn de belangrijkste veranderingen ten opzichte van vandaag:

- **Frequentieverhogingen** op alle grote assen binnen het KN en AN, zowel op weekdays als tijdens het weekend. Op de verbindingen tussen de grotere kernen in de vervoerregio wordt op die manier tijdens weekdays getracht elk halfuur een verbinding aan te bieden (per bus of trein);
- **Afstemming van de routes van het stadsnet met het streeknet** door bundeling van de lijnen over grote stukken van het traject. Hierdoor wordt op verschillende invalsroutes naar het centrum van Kortrijk een aantrekkelijke 15' frequentie aangeboden;

- **Ruim avondaanbod** op deze sterke assen om ook het duurzaamheidskarakter van vooral recreatieve verplaatsingen te kunnen verhogen. Hierbij is voornamelijk ingezet op het bieden van een uurbediening op de regionale verplaatsingen en een halfuurbediening naar de grote attractiepolen op Hoog-Kortrijk;
- **Belangrijke verbeteringen** zijn o.a. dat meer ingezet wordt op een beter aanbod richting AZ Groeninge in Kortrijk, een verdubbeling van het aanbod tussen Kortrijk en Avelgem, een nieuwe verbinding vanuit Kuurne naar Harelbeke en vanuit Kortrijk naar Ledegem, een hogere bediening van Deerlijk en de rechte trekking van een groot aantal verbindingen waardoor sneller kan gereis worden en zo mogelijkheden vrijkomen voor bijkomend aanbod.

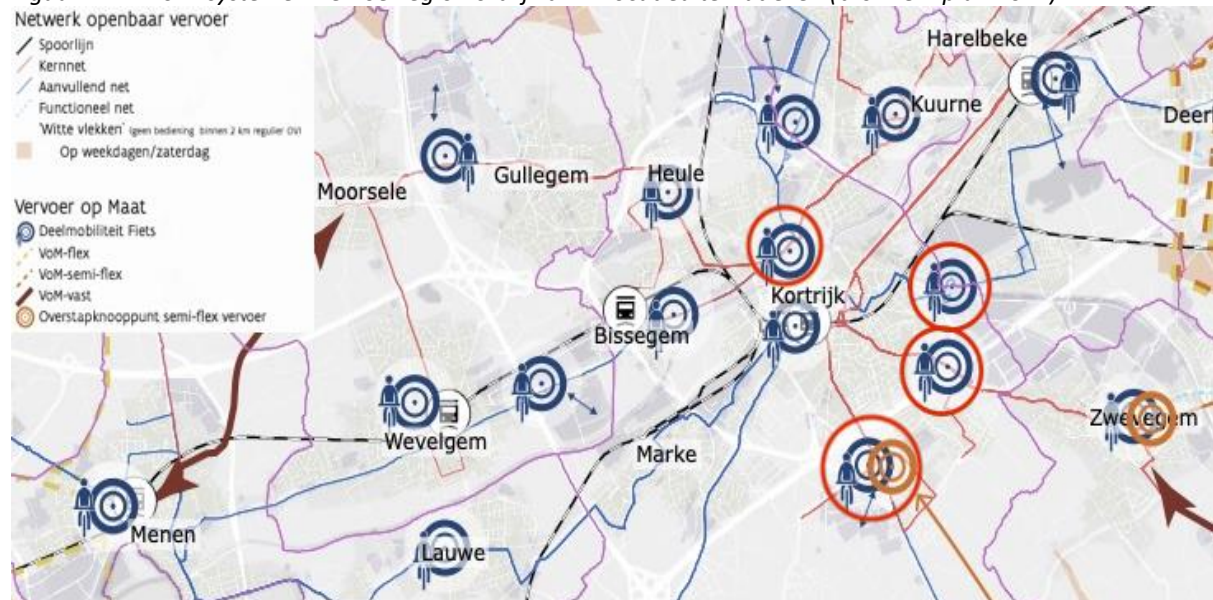
De aanpassingen dragen sterk bij aan het stroomlijnen en het verbeteren van de **leesbaarheid** van het net. Zo zijn een aantal functionele varianten van lijnen uit het KN en uit de cadanslijnen van het AN gezuiverd, zodat de grote verbindingen door eenduidige lijnen beschreven worden. De functionele verbindingen zijn telkens apart terug te vinden en niet langer verweven in de cadanslijnen.

Op korte termijn wordt het OV-plan 2021 opgemaakt vanuit een **budgetneutraal kader**. Dat betekent dat voor het KN en AN niet aan alle wensen voldaan kan worden.⁸ Het OV-netwerk is uitgewerkt volgens de principes van basisbereikbaarheid ingedeeld volgens prioriteit. Op basis daarvan zijn keuzes gemaakt zodat op sommige assen, zeker op zondag, een daling van het aanbod kan worden vastgesteld. Daarnaast kunnen de tangentiële verbindingen (zowel op regionaal als op stedelijk niveau) en grensoverschrijdende regionale verbindingen (nog) niet uitgevoerd worden. Ook is er onvoldoende budget voor een fijnmazigere ontsluiting van de woonwijken aanvullend op de sterke kernnetbundels. Tot slot worden de loopafstanden naar het OV-aanbod in de stedelijke gebieden langer dan op vandaag, door het bundelen van de stads- en de kernnetlijnen in de stedelijke gebieden.

D.2.1.2 Vervoer op Maat

Onderstaande kaart toont het **voorstel VoM** binnen de Vervoerregio Kortrijk. Lokale initiatieven onder de noemer VoM die nu al operationeel zijn (bv. Cambio) zijn weggelaten. Ter hoogte van alle **locatiealternatieven** voor het voetbalstadion wordt, als complementair op het KN en AN, een VoM-systeem voorzien. Dat wil zeggen dat deze mobipunten locaties zijn voor deelfietsssystemen vanuit de netwerkfunctie of dat ze een rol spelen in een semi-flex systeem. De enige uitzondering is de site Weggevoerdenlaan die enkel door het AN bediend wordt (dichtstbijzijnde mobipunt is Kortrijk station op ca. 1,5 km).

Figuur 1-44: VoM-systemen Vervoerregio Kortrijk t.h.v. locatiealternatieven (bron: OV-plan 2021)



⁸ Voor het KN en AN werd het OV-plan 2021 getoetst aan het strategisch project 'REKOVER' (2015) met een gedragen langetermijnvisie voor het OV in de regio Kortrijk. Het voorstel van het KN en AN zet in op de meest belangrijke assen zoals die in 'REKOVER' zijn gedefinieerd.

In de directe omgeving van de overige sites worden **deelfietsen** voorzien als VoM-systeem voor voor- en natransport in functie van regionale attractiepolen of bedrijventerreinen, omdat dit belangrijke OV-knopen zijn:

- Site Xpo: mobipunt Hoog-Kortrijk
 - Belangrijk OV-knooppunt in het kernnet;
 - Natransport naar regionale ontwikkelingspool Hoog-Kortrijk (scholen, ziekenhuis, Xpo, ...);
- Site Kop van Evolis: mobipunt Evolis
 - Belangrijk OV-knooppunt in het kernnet;
 - Natransport naar regionale ontwikkelingspool Kortrijk-Oost;
- Site Kapel ter Bede: mobipunt bedrijvenzone Harelbeke/Stasegem
 - Natransport naar regionale ontwikkelingspool Harelbeke/Stasegem (regionaal bedrijventerrein);
- Site Brugsesteenweg: mobipunt Heule
 - Belangrijk OV-knooppunt in het kernnet.

Een andere type van VoM-systemen wordt voorzien op plekken en momenten waar er niet voldoende vraag is voor regulier OV (KN of AN) of waar twee locaties niet op een logische manier met het KN of AN zijn verbonden, de zgn. blinde vlekken (in het huidige systeem opgevangen door belbussen). Op zich zijn deze systemen minder relevant voor de stadionontwikkeling, omdat de locatiealternatieven aan geen van beide voorwaarden voldoen. Bij de **site Xpo** is wel een **overstapknooppunt semi-flex vervoer** voorzien om reizigers op aanvraag van een halte in het uiterste zuiden van de vervoerregio (omgeving Kooigem, Spiere, Helkijn, Sint-Denijs, Bossuit, Outrijve) tijdens de spits naar het mobipunt op Hoog-Kortrijk te bedienen (flexibel voor- en natransport).

Belangrijk om op te merken is dat de locaties benoemd als mobipunten een belangrijke ondersteuning bieden voor het functioneren van het OV-netwerk en waar de overstap tussen verschillende vervoerlagen belangrijk is. Het aanleggen en inrichten van mobipunten maakt geen deel uit van het plan zelf (niet voorzien in budget VoM, enkel de exploitatiekosten). Mobipunten vormen wel een belangrijke spil in het faciliteren van combimobiliteit en overstappen binnen het gelaagde OV-netwerk. Ze vormen daarom een belangrijk aandachtspunt om mee aan de slag te gaan om de kwaliteit van het OV te optimaliseren en worden verder uitgewerkt in het kader van de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan. Voor wat betreft deelfietsen hebben gemeenten en private partijen overigens de vrijheid om andere locaties voor deelfietsssystemen te initiëren en mee te financieren.

D.2.2 Doorstroming busnetwerk

Het succes van het OV-plan 2021 zal grotendeels afhangen van de mate waarin de **doorstromingsknelpunten** in de regio kunnen worden weggewerkt. Zolang bussen mee met de auto blijven aanschuiven in de file op de belangrijkste steenwegen, kan het OV geen volwaardig alternatief bieden voor de auto. De Lijn heeft een voorzet gemaakt met zijn Doorstromingsnota. Deze nota beschrijft de belangrijkste oorzaken van vertragingen, benoemt specifieke probleemlocaties en geeft mogelijke suggesties voor oplossingen die de doorstroming van bussen en de leefbaarheid verbeteren.

De voornaamste doorstromingsproblemen doen zich vandaag voor aan de belangrijke invalswegen naar Kortrijk. Voor de **locatiealternatieven** zijn relevant: de assen Zwevegemstraat-Oudenaardsesteenweg (N8) (site Kop van Evolis), Doorniksewijk-Doorniksesteenweg (N8) (site Xpo) en de Weggevoerdenlaan (geen KN, enkel AN). Hier is met andere woorden nog veel kans op verbetering. Het concreet aanpakken van deze doorstromingsknelpunten dient samen met de verschillende betrokken actoren te gebeuren.

D.2.3 Ontwikkelingen

HOV-verbinding

Al decennia is er de vraag om Hoog-Kortrijk en centrum Kortrijk op een goede manier met elkaar te verbinden vanwege het huidige **mobiliteitsprobleem tussen het station van Kortrijk en Hoog-Kortrijk**. De huidige buslijnen worden veel gebruikt, maar er is onvoldoende capaciteit en comfort. De stad heeft de ambitie om hier een HOV-lijn uit te bouwen voor ca. 10.500 studenten en 8.000 werknemers op Hoog-Kortrijk. Met een potentieel van 750.000 reizigers per jaar biedt de realisatie van deze HOV-as heel wat opportuniteiten om het autogebruik en dus ook de files te doen dalen.

Het huidige scenario voorziet **twee HOV-lijnen** (Lijn 1 en 13) die hetzelfde traject rijden tussen het de achterkant van station via de Tacklaan en de Doorniksewijk naar Hoog-Kortrijk tot aan de halte aan de Xpo, waarna ze aan de Kennedylaan opsplitsen. Lijn 1 zou doorrijden tot aan AZ Groeningen en keert aan de laatste rotonde. Lijn 13 zou een lus rijden waarbij ze onder meer de regionale voorzieningen Provinciehuis Zuid-West-Vlaanderen, Vives, KULAK en Syntra West zou ontsluiten.

Bij het verdere beslissingsproces rond circulatie in de omliggende wijken en de verfijning van het ontwerp van de Doorniksewijk en Doorniksesteenweg wordt de bevolking betrokken. Studies legden reeds het tracé en het aantal haltes vast, maar aspecten zoals de precieze locatie van de haltes, de plaats en de aard van de parkeerplaatsen en het al dan niet voorzien van bomen liggen nog niet vast en zullen verfijnd worden in het ontwerp.⁹

De stad wil hier graag **vanaf 2024 twaalf snelle trambussen** laten rijden. Een trambus is niet alleen comfortabeler dan een gewone bus, maar ook meer stipt en ecologisch. De frequentie bedraagt elke 5' (spits) of 10' (daluren). Zo kan je op minder dan 10' van het station naar de Xpo en op zo'n 12' naar de andere attractiepolen op Hoog-Kortrijk.



Figuur 1-45: Tracé van de nieuwe HOV-as tussen Kortrijk station en Hoog-Kortrijk

Om de trambus genoeg snelheid te geven, wordt de invlasweg en handelsstraat (N50) tussen 2022 en begin 2024 gefaseerd heraangelegd. De Doorniksewijk krijgt ook (deels) eenrichtingsverkeer. De stad Kortrijk heeft reeds een akkoord met AWV, maar met de De Lijn is er ook nog geen enkel akkoord (gesprekken zijn lopende).

GRUP K-R8

Met de opmaak van het GRUP K-R8 wordt het **verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving Hoog-Kortrijk en Kortrijk-Oost** beoogd.¹⁰ De verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en het al dan niet sluiten van de ring R8 tussen deze complexen wordt niet louter op zich bekeken, maar wel in samenhang met het inzetten op alternatieve mobiliteitsoplossing en het nadenken over de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving.

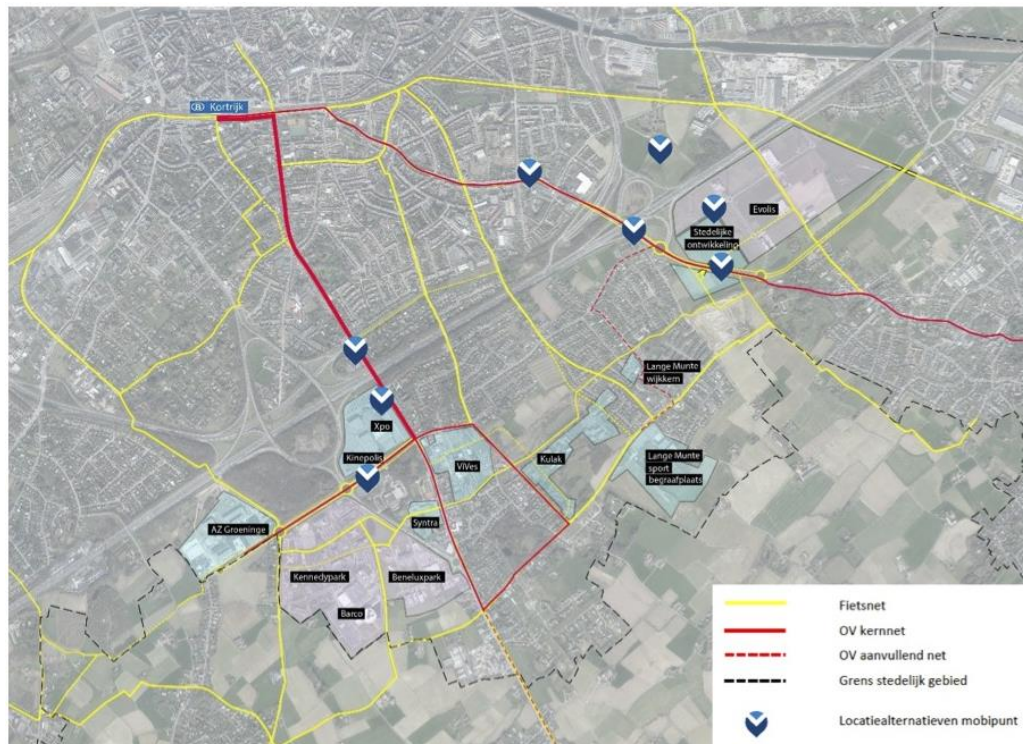
Hiervoor zet het GRUP in op het realiseren van verbeterde fietsverbindingen en ontsluiting van het wegverkeer, verbetering van de doorstroming voor het OV en evaluatie van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving. Daarnaast worden diverse vormen van gedeelde mobiliteit aangemoedigd. Zo zal in het planproces bekeken worden om een multimodaal knooppunt, met name een **regionaal mobipunt**, uit te bouwen op Hoog-Kortrijk en Kortrijk-Oost, in afstemming van de Vervoerregio en de (gewenste) ruimtelijke ontwikkelingen, zoals aan het mobipunt gekoppelde voorzieningen en verdichtingsopgaves.

De bestaande P&R op Hoog-Kortrijk en de carpoolparking op Kortrijk-Oost worden afgewogen ten opzichte van andere locaties. Het GRUP geeft zelf aan dat de uitbouw van een regionaal mobipunt op Hoog-Kortrijk en op Kortrijk-Oost ook af te stemmen is met het gemeentelijk RUP voor het voetbalstadion van KV Kortrijk. De figuur hierna toont de mogelijke locaties die tot nu toe tijdens het proces naar boven zijn gekomen.

⁹ Zie de Doorstromingsstudie HOV Kortrijk (2018, Mint) en Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (2019, De Lijn). Het inspraaktraject met de bevolking over het lot van de omliggende wijken loopt onder de naam 'Toekomstbestendige stadswijken langs de Noord-Zuid-as Kortrijk'.

¹⁰ Verfijnde startnota GRUP K-R8, goedgekeurd op 26 februari 2021. De inspraakperiode over de verfijnde startnota liep tot 28 mei 2021.

Figuur 1-46: Locatiealternatieven voor mobipunt Hoog-Kortrijk en Kortrijk-Oost in afstemming met de ruimtelijke ontwikkelingen (bron: GRUP K-R8)



D.2.4 Tussentijds besluit

Het nieuwe OV-plan 2021 hertekent het streek- en stadsnet van de regio en doet een poging om een eenvoudig, gelaagd, vraaggericht en verknoopt OV-netwerk te creëren. Het resultaat houdt rekening met de basisprincipes die in het kader van de HOV-studie bij het Mobiliteitsplan Kortrijk (2010) werden geformuleerd, evenals de langetermijnvisie voor het OV in de regio binnen het strategisch project 'RECOVER' (2015).

Het plan gaat uit van de bestaande infrastructuur (met eventuele quick-wins). Het OV-netwerk wordt op een pragmatische wijze toegepast volgens de principes van basisbereikbaarheid op de bestaande infrastructuur. Omwille van het budgetneutrale kader, werden er keuzes gemaakt met als gevolg dat niet aan alle doelstellingen kon worden voldaan. Zo is er nog ruimte voor optimalisatie van de tangentiële lijnen in relatie tot de stations en een uitbreiding van de stadsbediening in de kernen om de loopafstanden tot het OV-aanbod te verkleinen.

De locatiealternatieven voor het voetbalstadion liggen allemaal langs lijnen van het KN en/of AN, behalve de site Kapel ter Bede. De site Xpo is het best uitgerust omdat deze aan zowel het KN als cadans- en functionele lijnen van het AN ligt. De sites Kop van Evolis en Brugsesteenweg liggen aan het KN en functionele lijnen van het AN. De site Weggevoerdenlaan ligt ten slotte enkel aan een cadanslijn van het AN. Wat betreft VoM worden ter hoogte van alle locatiealternatieven mobipunten aangeduid voor deelfietsen als voor- en natransport, behalve bij de site Weggevoerdenlaan. Op Hoog-Kortrijk, bij de site Xpo, is dit mobipunt ook een overstapknooppunt voor semi-flex vervoer vanuit het zuidelijk deel van de regio tijdens de spitsuren.

Voor het welslagen van het OV-plan 2021 is het verbeteren van de doorstroming op de belangrijke invalswegen naar Kortrijk een belangrijke randvoorwaarde. Ontwikkelingen zoals de HOV-verbinding tussen het station en Hoog-Kortrijk (en het GRUP K-R8 zullen de doorstromingsproblematiek verbeteren. Het GRUP K-R8 onderzoekt ook de uitbouw van een regionaal mobipunt op Hoog-Kortrijk en Kortrijk-Oost.

Het OV-plan is voorzien om vanaf 2022 operationeel te zijn en maakt deel uit van het proces waarin binnen de Vervoerregio Kortrijk een regionaal mobiliteitsplan wordt opgesteld (lange termijn). Het geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan geeft een visie op 2030, met een doorkijkscenario naar 2050. Alle vervoerswijzen komen aan bod, met een visie op het netwerk en ondersteunende maatregelen. De link met het ruimtelijk beleid is een

belangrijk onderdeel van het mobiliteitsplan. Daarom wordt bij de uitwerking ervan vertrokken vanuit de visie en de krachtlijnen die werden geformuleerd in de regiovisie 'Contrei' (2018, Leiedal).

D.3. GRUP K-R8

Opzet

De aanleiding voor het planproces GRUP K-R8¹¹ is de toename in auto- en vrachtverkeer op de R8, de E17 en de aanliggende verkeerscomplexen, waardoor de **vlotte bereikbaarheid en leefbaarheid** van de Kortrijkse regio in het gedrang komt. De aanwezige bovenlokale weginfrastructuur aan de zuidzijde van Kortrijk heeft ook impact op de leefbaarheid van de omliggende woonbuurten. Naast de bestaande grootschalige (regionale) functies (AZ Groeninge, Xpo, KULAK...) zijn er op Hoog-Kortrijk en vooral ter hoogte van Kortrijk-Oost, ook nog onbebouwde terreinen die op basis van hun bestemming ontwikkeld kunnen worden. Om Hoog-Kortrijk en Kortrijk-Oost leefbaar te houden, is het ook noodzakelijk om, naast het verbeteren van de weginfrastructuur, de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden bij te sturen en in te zetten op alternatieve vervoersmiddelen zoals OV, fiets, deelmobiliteit...

Hoog-Kortrijk¹² en Kortrijk-Oost hebben een eigen profiel met specifieke aandachtspunten. Dit wordt onder meer bepaald door de ligging in het stedelijk netwerk, de positionering ten opzichte van het OV-netwerk, de reeds bestaande aanwezige functies en voorzieningen etc. Op basis van het profiel en de reeds aanwezig functies is – ook op regionaal niveau – te bekijken of bepaalde ruimtevragen en functies (zoals bv. voetbalstadion) al dan niet geschikt zijn om er onder te brengen.

Figuur 1-47: De omgeving van Hoog-Kortrijk* en Kortrijk-Oost (bron: GRUP K-R8)



¹¹ Verijnde startnota GRUP K-R8, goedgekeurd op 26 februari 2021. De inspraakperiode over de verijnde startnota liep tot 28 mei 2021.

¹² Het begrip 'Hoog-Kortrijk' dekt het volledige stadsdeel van Kortrijk ten zuiden van de snelweg E17/A14 (Rijsel-Kortrijk-Gent-Antwerpen). Aanvankelijk werd het begrip alleen gebruikt voor de omgeving die aansluit op de Doorniksesteenweg en de verkeerswisselaar Kortrijk-Zuid (het 'ei'). Meer recent werd Hoog-Kortrijk ook uitgebreid naar het gebied aansluitend bij de verkeerswisselaar Kortrijk-Oost. Voor de duidelijkheid wordt toch het onderscheid gemaakt tussen de gebieden Hoog-Kortrijk en Kortrijk-Oost. Met Kortrijk-Zuid wordt specifiek de verkeerswisselaar bedoeld.

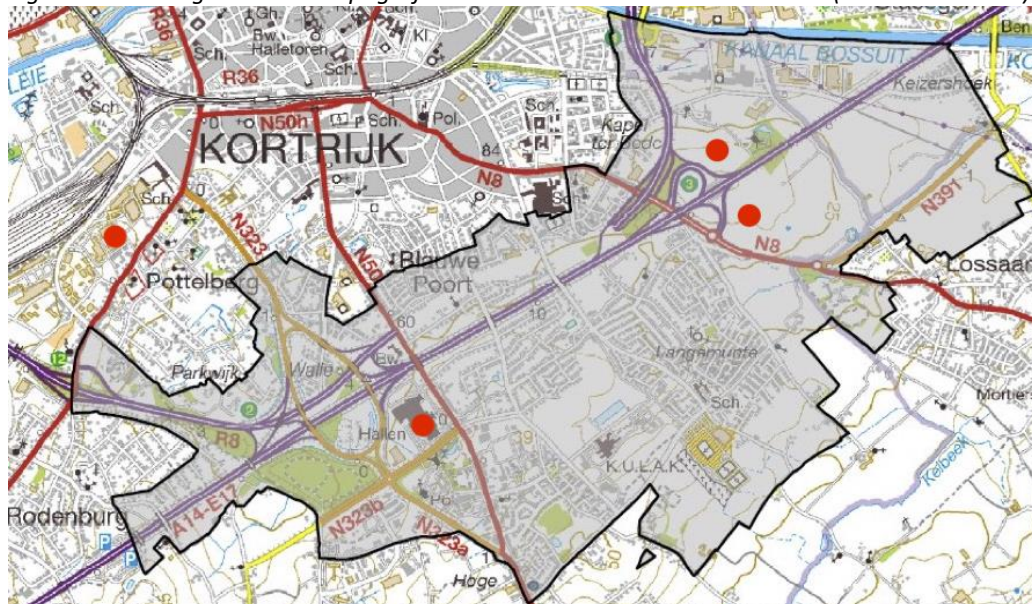
Doelstellingen

De overkoepelende doelstelling van het GRUP is het **verbeteren van de leefbaarheid** in de omgeving van Hoog-Kortrijk en Kortrijk-Oost. De leefbaarheid is zowel te verbeteren ter hoogte van en tussen de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, als bij de ruimtelijke ontwikkelingen op Hoog-Kortrijk en Kortrijk-Oost die in het plangebied zijn opgenomen. Het 'begrip 'leefbaarheid' kent verschillende facetten, waaronder hinderaspecten zoals luchtverontreiniging en geluidshinder, verkeersleefbaarheid, het realiseren van omgevingskwaliteit met inbegrip van een duurzaam ruimtegebruik, economische leefbaarheid, het verhogen van de biodiversiteit en ecologische leefbaarheid...

In het licht van deze **overkoepelende plandoelstelling** zijn veranderingen op vlak van mobiliteit, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen onlosmakend verbonden en dienen ze dus op elkaar te worden afgestemd. Vanuit deze geïntegreerde aanpak worden daarom voor Hoog-Kortrijk en Kortrijk-Oost vier specifieke doelstellingen geformuleerd:

- Het **multimodaal bereikbaar maken** (modal shift), met onder andere het creëren van ruimte voor alternatieve vervoermodi, het bijdragen tot de realisatie van vlotte en veilige fiets- en OV-verbindingen, de uitbouw van multimodale knooppunten, het optimaliseren en beperken van parkeerplaatsen;
- Het **slim en kwalitatief verdichten** door het evalueren en mogelijks heroriënteren of beperken van de ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied, waarbij ontwikkeld en/of verdicht wordt op goed multimodaal ontsloten locaties en waarbij ook wordt gekozen om bepaalde deelzones omwille van de leefbaarheid, bereikbaarheid en/of in functie van de blauwgroene dooradering niet langer aan te snijden;
- Het **realiseren van een verbindende groenstructuur** doorheen het plangebied, met de aanleg van buffergroen langs de weginfrastructuur, doordacht aangelegde groenstructuren als een groenblauwe dooradering doorheen het plangebied en randstedelijk groen als overgang naar de open ruimte;
- Het **geïntegreerd aanpakken van de weginfrastructuur** met een verbetering van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, waarbij de R8 tussen beide complexen al dan niet gesloten wordt en waarbij ook de relatie wordt gelegd met het functioneren van de R8 als geheel en de doorstroming op de aansluitende gewest- en invalswegen.

Figuur 1-49: Plangebied K-R8 topografische kaart en de locatiealternatieven (bron: GRUP K-R8)



Figuur 1-48: Schematische voorstelling van de plandoelstellingen K-R8 (bron: GRUP K-R8)

Weginfrastructuur

Een van de doelstellingen op vlak van infrastructuur is het **verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost** als antwoord op de verkeersverzadiging en de dreigende verkeerscongestie en -onveiligheid op het hogere wegennet. In functie van deze doelstelling wordt onderzocht of het al dan niet sluiten van de ring rond Kortrijk (R8) tussen de N50 (Doorniksesteenweg) en de N8 (Oudenaardsesteenweg) kan bijdragen tot de optimalisatie van hogervermelde complexen. Er wordt dus zowel een scenario onderzocht waarbij de ringweg tussen deze complexen gesloten wordt, als een scenario zonder het sluiten van de ringweg. In functie van het verhogen van de leefbaarheid worden tevens de overkappingsmogelijkheden van de E17 en/of de R8 en een mogelijke snelheidsverlaging op de E17 mee onderzocht.

Figuur 1-50: Hoofdsenario's en (sub)alternatieven mee te nemen in het verdere onderzoek (bron: GRUP K-R8)

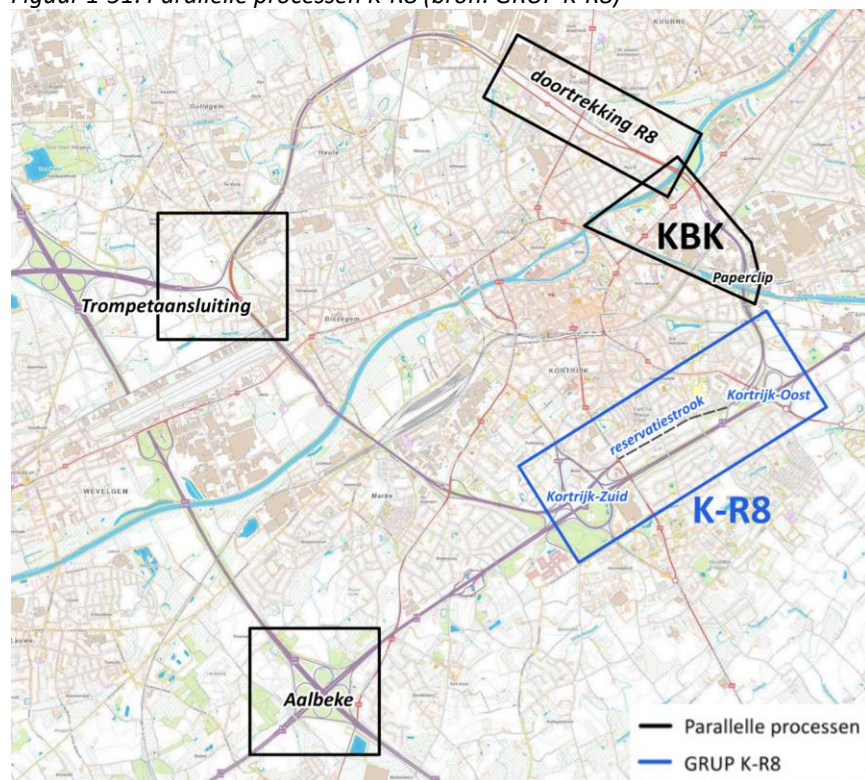
ALTERNATIEVEN	SCENARIO'S		VARIANTEN		
	Hoofd-scenario's	Subscenario's	Varianten E17	Overkappings-varianten	Snelheids-varianten
Inzet op modal shift zonder aanpassing verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en -Oost (zie 2.4.4.1)				Met of zonder overkapping van de E17	Met of zonder snelheidsverlaging op de E17
Optimalisatie verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en -Oost in combinatie met modal shift en bijsturen ruimtelijke ontwikkelingen	Zonder sluiting R8 tussen N50 en N8	Optimalisatie complex Kortrijk-Zuid	Met of zonder insleuving van E17 thv Kortrijk-Oost	Met of zonder overkapping R8 en/of E17	
		Optimalisatie complex Kortrijk-Oost			
	Met sluiting R8 tussen N50 en N8	R8 sluiten in voorziene reservatiestrook			
		R8 sluiten in de bedding van de E17			

Gedurende het planproces kunnen nog nieuwe verkeerskundige oplossingen opduiken en bijkomende oplossingen kunnen ook vanuit andere invalshoeken dan enkel weginfrastructuur worden voorgesteld zoals bv. verhoogde inzet op alternatieve vervoersmodi en infrastructuurwerken voor een verbetering van de modal shift. De verkeerskundige alternatieven worden in het verdere planproces nader onderzocht op verkeerskundige haalbaarheid en veiligheid, maar ook op hun milieueffecten en ruimtelijke impact.

Het onderzoek naar de optimalisatie van beide complexen houdt ook rekening met de onderlinge wisselwerking en de relatie met het functioneren van de R8 als geheel en de E17, en met het omliggende hogere wegennet. In het kader van het planproces wordt ervan uitgegaan dat de **overige regionale infrastructuurwerken op de R8 en omliggende autosnelwegen**, die losstaan van dit proces, gerealiseerd zullen zijn (situatie 2030). Het gaat om de volgende projecten:

- Ongelijkgrondse trompetaansluiting R8/A19;
- Optimale herinrichting van de verkeerswisselaar Aalbeke;
- Optimale noordelijke doortrekking R8 ter hoogte van Kuurne en Harelbeke (incl. de 'paperclip' die in complex project KBK zit als er gekozen wordt voor het ringtracé).

Figuur 1-51: Parallele processen K-R8 (bron: GRUP K-R8)



Daarnaast wordt ook **de doorstroming op de gewest-/invalswegen en de eerstvolgende kruispunten** hierop, aansluitend op de complexen Kortrijk-Zuid (N50) en Kortrijk-Oost (N8) onderzocht. Voor de herinrichting van de Oudenaardsesteenweg N8 tussen de rotonde Cowboy Henk en de rotonde N8 x N391 (Q8) werd door AWV in 2021 een studie opgestart om de herinrichting voorafgaand aan de optimalisatie van beide complexen uit te voeren.

Ten slotte houdt het planproces ook rekening met de bouw van het voetbalstadion als **ontwikkelingsscenario**. Drie **locatiealternatieven** vallen immers binnen het plangebied: de sites Xpo, Kop van Evolis en Kapel ter Bede. Mogelijke cumulatieve effecten spelen vooral op vlak van mobiliteit en in tweede orde ook voor lucht en geluid. Het gemeentelijk RUP KVK-stadion zal parallel met het planproces van GRUP K-R8 verlopen.

De verfijnde starnota werd goedgekeurd op 26 februari 2021, zodat nu fase van de opmaak van de scopingnota is gestart. Deze houdt rekening met alle adviezen en opmerkingen op de verfijnde startnota en bevat alle te onderzoeken aspecten en methodiek voor het milieueffectenonderzoek.

Een van de plandoelstellingen betreft de geïntegreerde aanpak van de weginfrastructuur. In het kader daarvan moet rekening gehouden worden met mogelijke ruimte-innames op de locatiealternatieven voor het stadion in functie van de optimalisatie van de verkeerscomplexen, namelijk op Xpo (en de brandweersite) ter hoogte van Kortrijk-Zuid enerzijds en anderzijds op Kapel ter Bede (en de Kanaalzone) en op het bedrijventerrein Kop van Evolis ter hoogte van Kortrijk-Oost. De contouren van de verkeerskundige varianten uit het voorbereidend mobiliteitsonderzoek hypothekeren de ontwikkeling van een voetbalstadion op deze locaties echter niet. Uit het verdere onderzoek K-R8 kunnen nog bijkomende varianten opduiken.

Naast infrastructuur zet het planproces ook in op de modal shift, een verbindende groenstructuur en ten slotte slim en kwalitatief verdichten. De mogelijke implicaties daarvan voor de sites Xpo, Kop van Evolis en Kapel ter Bede worden in het volgende hoofdstuk bij de planningscontext voor elk locatiealternatief afzonderlijk toegelicht. Deze sites zijn immers aangeduid als ontwikkelingszones of met andere woorden: goed gelegen plekken voor ontwikkeling en het versterken van de ruimtelijke organisatie omwille van de potenties op vlak van multimodale bereikbaarheid en de complementariteit met het groenblauwe netwerk. Deze zones zijn daarom ook mogelijke locaties voor de uitbouw van een regionaal mobipunt in relatie tot de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.

Figuur 1-52: Omgeving Hoog-Kortrijk en Kortrijk-Oost met weergave van de locatiealternatieven en zones voor ontwikkeling (rood), verdichting (rood gearceerd), vrijwaring (groen) en openruimtebeleid (bron: GRUP K-R8)



D.4. COMPLEX PROJECT KBK

Het complex project tot opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk (KBK) heeft als doel om tussen de Boven-Schelde en de Leie een **binnenvaartverbinding** te realiseren voor schepen tot en met klasse Va (ca. 3.000 ton).¹³

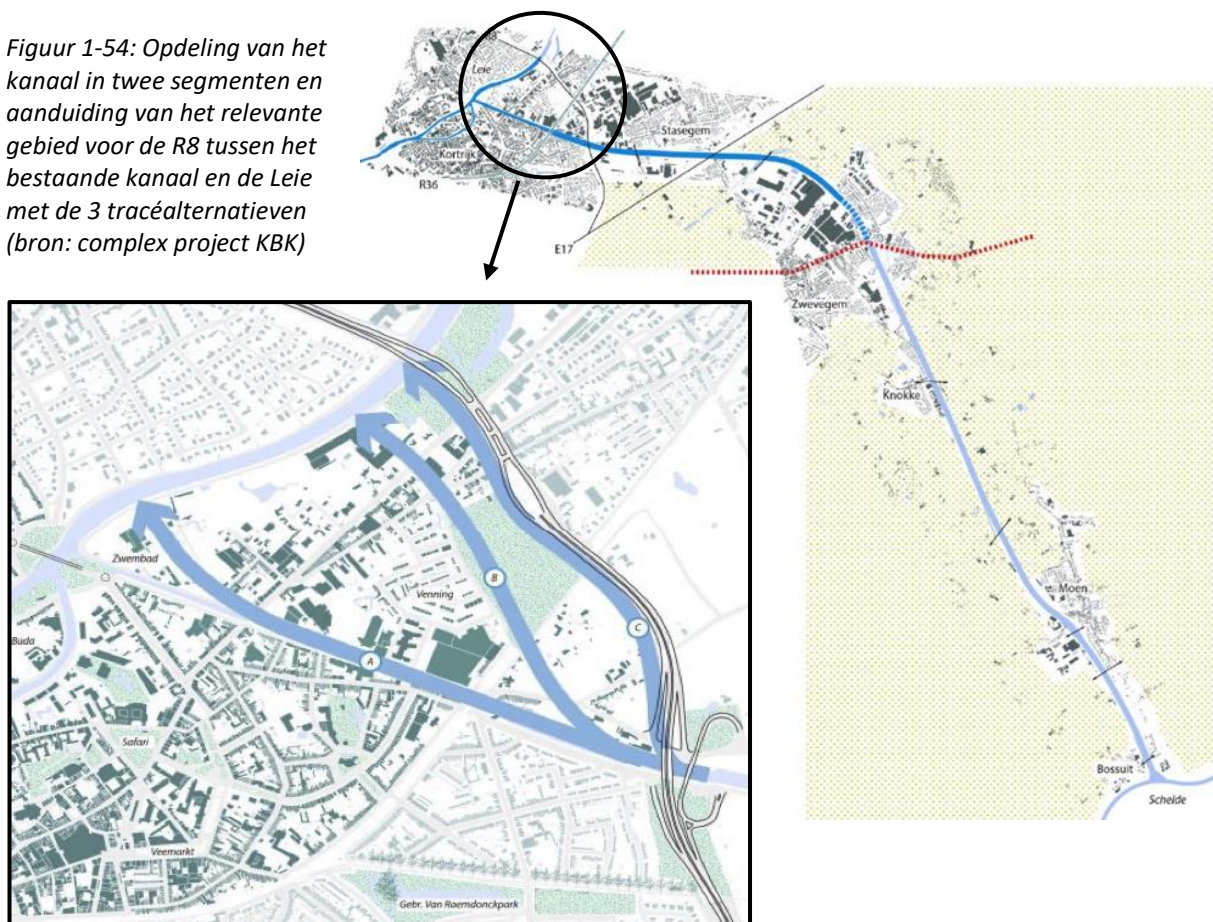
De modernisering van het kanaal is allerminst eenvoudig. Dat komt enerzijds door de aanwezigheid van de drie **historische, beschermde sluisen** in Kortrijk die een verbinding met de Leie op de dag van vandaag verhinderen, en anderzijds door de **ruimtelijke impact** op het stedelijk gebied van Kortrijk en Harelbeke. Bovendien zitten er heel wat gesprekspartners aan tafel.



Figuur 53: Flessenhals kanaal Bossuit-Kortrijk t.h.v. sluis Visserskaai in Kortrijk

Het kanaal wordt opgedeeld in twee segmenten met als grens de 'La Flandrebrug' (Otegemstraat) in Zwevegem die een duidelijke grens vormt tussen het stedelijk, economisch gebied in het noordwesten richting Kortrijk en het openruimtegebied in het zuiden richting Bossuit.

Figuur 1-54: Opdeling van het kanaal in twee segmenten en aanduiding van het relevante gebied voor de R8 tussen het bestaande kanaal en de Leie met de 3 tracéalternatieven (bron: complex project KBK)



¹³ Geactualiseerde alternatievenonderzoeksnota complex project KBK (29 maart 2019). Het project zit nog in onderzoeksfase, maar deze nadert zijn einde nu het voorontwerp van voorkeursbesluit beschikbaar is (versie 2 van 24 februari 2021). Nadat de betrokken administraties en instanties hierop advies hebben verleend, neemt de Vlaamse Regering een ontwerp van voorkeursbesluit dat duidelijk aangeeft welke oplossing de voorkeur geniet. Vooraleer de Vlaamse Regering haar keuze definitief vastlegt, wordt een openbaar onderzoek georganiseerd.

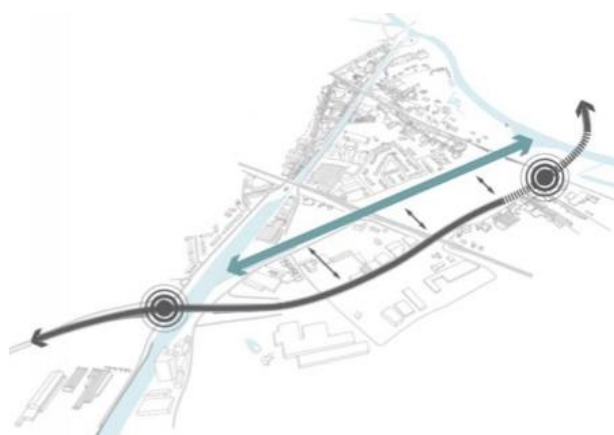
Het **project KBK interfereert met het noordelijk deel van de R8** in het segment tussen de Leie en het bestaande Kanaal (zone tussen 'paperclip' en N43). Voor dit segment worden concreet drie **tracéalternatieven** onderzocht om het bestaande kanaal hier met de Leie te verbinden:

- Het rechtdoortracé (a): opwaardering van het bestaande kanaal;
- Het bypasstracé (b): realisatie van een nieuw kanaal rondom het verdicht stedelijk weefsel van Kortrijk;
- Het ringtracé (c): een nieuw kanaal gebundeld met de R8.

Indien gekozen wordt voor het ringtracé worden de herinrichtingsmogelijkheden voor de R8 (incl. de 'paperclip') mee onderzocht binnen het project KBK. Daarnaast wordt ook nagegaan of er interferentie optreedt met de herinrichting van de R8 verderop, voorbij de Leie richting Kuurne (tot aan de Heirweg) en voorbij de 'paperclip' richting Kortrijk-Oost (dit complex is het voorwerp van GRUP K-R8). Indien gekozen wordt voor het rechtdoor- of bypasstracé, wordt de herinrichting van het noordelijk deel van de R8 ter hoogte van Kuurne en Harelbeke in zijn geheel onderzocht in een afzonderlijke studie door AWW en dus niet langer binnen het complex project KBK.

Het voorontwerp van voorkeursbesluit is ondertussen beschikbaar (zie voetnoot 13); dit is een voorstel dat uitgewerkt is vanuit de ambtelijke begeleidingsgroep KBK, maar waar door de Vlaamse Regering nog geen politieke beslissing over is genomen (enkel akte). De voorkeur gaat naar een aansluiting met de Leie vanaf de Luipaardbrug (t.h.v. Stasegem) volgens het **ringtracé**. Dit betekent dat ca. vanaf de R8 tot aan de Leie een nieuw kanaal wordt aangelegd en ook de R8, tussen het bestaand kanaal en de Leie, wordt heringericht. Het Kanaal komt aan de zijde van Kortrijk te liggen. De R8 behoudt grotendeels zijn huidige bedding en ligt aan de zijde van Harelbeke. Tussen beide infrastructuren wordt een bepaalde afstand gehouden, of anders gezegd, ze kennen een gespreide ligging (i.p.v. gebundeld). Langs het kanaal wordt een comfortabel fietspad aangelegd.

De **herinrichting van de R8**, tussen het bestaande kanaal en de Leie, wordt voorzien van twee nieuwe aansluitingscomplexen. Een eerste in de omgeving van de N43, waarbij de kruising van het doorgaand verkeer op de R8 met de zone N43/Gentsesteenweg en de Zandbergstraat-Hippodroomstraat niet via een brug (fly-over), maar met een tunnel onder de Leie gebeurt. Het tweede aansluitingscomplex komt in de omgeving van de kruising van het kanaal met de R8 en zal de bestaande 'paperclip' in Stasegem vervangen.



Figuur 1-55: Ringtracé met nieuw gespreid liggend kanaal en herinrichting R8 (bron: complex project KBK)

Het is nu aan de Vlaamse Regering om een beslissing te nemen over het voorkeursalternatief met vervolgens een openbaar onderzoek en dan de definitieve goedkeuring. Nadien kan het ringtracé worden uitgewerkt met de start van dieper onderzoek naar de technische randvoorwaarden en uitvoeringstechnieken van een tunnel onder de Leie en de opmaak van een globale visie voor het projectgebied tussen de Leie en de Luipaardbrug.

De doortrekking van het **noordelijke deel van de R8 voorbij de Leie** ter hoogte van Kuurne valt buiten de scope van het project. De Vlaamse Regering onderkent het belang van de doortrekking voor de verkeersveiligheid en mobiliteit en start daarom, parallel aan de uitwerkingsfase van het complex project KBK, een uitvoeringsgerichte studie en de opmaak van de bijhorende vergunningsdocumenten voor de doortrekking van dit deel van de R8 (tussen ca. Noordlaan en ca. fietsonderdoorgang t.h.v. Bondgenotenlaan/A. van Dycklaan). De ambitie bestaat erin om deze werken parallel aan de uitwerkingsfase van het complex project KBK te realiseren.

De **locatiealternatieven** voor het voetbalstadion liggen niet binnen het projectbied KBK, maar de herinrichting van het deel van de R8 tussen het bestaande kanaal en de Leie is uiteraard relevant voor de sites in de zuidelijke richting ter hoogte van het complex Kortrijk-Oost, namelijk Kop van Evolis en Kapel ter Bede, en in tweede orde de site Xpo bij het complex Kortrijk-Zuid (het 'ei'). Daarnaast is er de site Brugsesteenweg die via de N50 aansluit op het noordelijke deel van de R8 voorbij de Leie. Dit wegsegment behoort niet tot het complex project KBK, maar de Vlaamse Regering heeft concrete stappen ondernomen om ook hier de infrastructuur te verbeteren via een afzonderlijk spoor (verantwoordelijke: AWV), maar parallel aan het complex project en dus ook GRUP K-R8.

We beperken ons hier tot het onderdeel met betrekking tot de R8, maar naast mobiliteit worden aan het kanaal nog andere functies toegekend in het kader van economische ontwikkeling, ruimtelijke ontwikkeling en natuur, landschap en recreatie. Naast infrastructurele ingrepen omvat het project ook ingrepen inzake stadsherstel- en ontwikkeling, natuurherstel- en ontwikkeling, ontsluiting, fietsstructuur, economische begeleiding...

Onderstaande figuur toont het projectgebied waarbinnen al deze beoogde ingrepen plaatsvinden (segment Kortrijk-Zwevegem). Hierop is te zien dat de site Kapel ter Bede vlak aan het zuiden van het projectgebied grenst (t.h.v. site Littoral). De mogelijke implicaties daarvan voor het voetbalstadion (vnl. ontsluiting autoverkeer) worden in het volgende hoofdstuk bij de planningscontext toegelicht.

Figuur 1-56: Projectgebied KBK segment Kortrijk-Zwevegem en site Kapel ter Bede (bron: complex project KBK)



E) SAMENVATTING

	KOP VAN EVOLIS	KAPEL TER BEDE	XPO	WEGGEVOERDENLAAN	BRUGSESTEENWEG
VLAAMS EN PROVINCIAAL NIVEAU					
Ruimtelijke structuur- en beleidsplannen	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. 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.				
GEMEENTELIJK NIVEAU					
Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (2007)					
Deelruimtes	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
Gewenste ontwikkeling	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.
Gemeentelijk Mobiliteitsplan (2011)					
Ruimtelijke planning	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
Wegencategorisering			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 invalsas naar de stad fungeert.	
Verkeersnetwerken	Visie op de verkeersnetwerken per modi				
	De fiets 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 OV 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 gemotoriseerd verkeer is de gebrekkige verkeersinfrastructuur op de R8 een knelpunt voor de veiligheid en leefbaarheid. Relevante voorgestelde wijzigingen:				
	Sluiting zuidelijk deel R8 tussen de verkeerscomplexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid				Doortrekking noordelijk deel R8 t.h.v. Kuurne en Harelbeke.
	Parkeren 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.	
Ruimtepact en Beleidsplan Ruimte Kortrijk (2019-24)	Stadsmagneten: 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
REGIONAAL NIVEAU					
Regio Kortrijk & Openbaar Vervoer (2012-2015)	Doelstelling: meer duurzame mobiliteit door in de regio Kortrijk sterker in te zetten op het OV als drager van ruimtelijke ontwikkelingen.				
	Regionale hubs: 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.		
Ruimtelijke visie voor de regio van Leie en Schelde (2015-2019)	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 ontwikkelingsperspectieven 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.	
Contrei: samenwerken aan een regio in transitie (2019-2022)	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 relevante acties zijn het OV-plan 2021 (definitief), het GRUP K-R8 (verfijnde startnota) en het complex project KBK (voorontwerp voorkeursbesluit).				
OV-plan 2021	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
GRUP K-R8	Het verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog-Kortrijk en Kortrijk-Oost door: <ol style="list-style-type: none"> 1. Verhogen van de multimodale bereikbaarheid (modal shift); 2. Slim en kwalitatief verdichten (ruimtelijke ontwikkelingen); 3. Realiseren van een verbindende groenstructuur (zones vrijwaren i.f.v. het groenblauwe netwerk); 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). 				
	Locatiealternatief voor regionaal mobipunt op Kortrijk-Oost in afstemming met ruimtelijke ontwikkelingen (zie doelstelling 2)		Locatiealternatief voor regionaal mobipunt Hoog-Kortrijk (idem)		
	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. Het GeRUP KVK-stadion is een ontwikkelingsscenario.	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. Het GeRUP KVK-stadion is een ontwikkelingsscenario.	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. Het GeRUP KVK-stadion is een ontwikkelingsscenario.		
	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.		
Complex project KBK	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).			

2. BESTEMMINGSCONTEXT

2.1. Algemeen

Na de beleidsmatige context, komt nu de bestemmingscontext ter hoogte van de locatiealternatieven aan bod. Hierbij is de vraag in hoeverre 'een voetbalstadion' als nieuwe infrastructuur om sport te beleven (recreatie) en in het geval van KV Kortrijk, met een zekere bovenlokale relevantie, verenigbaar is met de bestaande juridische toestand op grond van de geldende bestemmingsplannen. Wanneer een herbestemming noodzakelijk is, wordt getoetst of het RUP KVK-stadion verenigbaar is met de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen op de verschillende locaties, volgens het GRS en de andere beleidsvisies op lokaal en regionaal niveau.¹⁴ Er wordt tevens nagegaan welke andere planprocessen mogelijke herbestemmingen aankondigen ter hoogte van de sites (toekomstige juridische toestand) en of die verenigbaar zijn met het RUP KVK-stadion.

Alvorens de locatiealternatieven afzonderlijk te toetsen, situeren we eerst het GRUP voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk, waarbij ook de link met het planproces K-R8 wordt gelegd dat onder andere een evaluatie omvat van dit afbakeningsproces.

2.1.1. Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk

In de filosofie van het RSV zijn de 'stedelijke gebieden' die gebieden waar intense ruimtelijke, culturele en socio-economische samenhang en verweving bestaat tussen verschillende menselijke activiteiten (wonen, diensten, werken, recreëren...), waar dichte bebouwing overheerst en waar het wenselijk is ontwikkelingen te stimuleren en te concentreren. Daarbij wordt wel steeds rekening gehouden met de draagkracht van het stedelijk gebied.

De afbakening van stedelijke gebieden moet toelaten dat binnen de aangegeven grenzen een specifiek beleid wordt gevoerd om de wenselijke kwalitatieve en kwantitatieve groei op te vangen. De afbakening gebeurt in een RUP en is ruimtelijk-functioneel. Met dit afbakeningsproces engageert de plannende overheid zich om het in de afbakening opgenomen ruimtelijk beleids- en actieprogramma uit te voeren. In geval van Kortrijk, dat in het RSV geselecteerd wordt als 'regionaalstedelijk gebied', gebeurt de afbakening door het Vlaams Gewest.

Het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijke gebied Kortrijk' (hierna: 'afbakeningsRUP') werd definitief vastgesteld op 20 januari 2006 en gaat uit van de volgende uitgangspunten voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling:

- De stedelijke structuur voor **grootschalige en unieke stedelijke functies** wordt versterkt door deze functies te bundelen in de binnenstad van Kortrijk en op Hoog-Kortrijk. Beide stadsdelen worden complementair ontwikkeld. Functies die niet kunnen ingepast worden in de binnenstad (zoals het nieuwe ziekenhuis), krijgen een plaats in Hoog-Kortrijk. Een hoogwaardige OV- en fietsverbinding tussen beide stadsdelen is noodzakelijk. De stedelijke potenties van Hoog-Kortrijk worden benut ter hoogte van het complex Kortrijk-Zuid (E17/R8) voor stedelijke functies en grootschalige kleinhandel, en ter hoogte van het complex Kortrijk-Oost voor regionale bedrijvigheid;
- Bijkomende mogelijkheden voor **woningbouw**. De bestaande structuur met verzorgende kernen kan grotendeels instaan voor de 'normale' demografische ontwikkeling;
- Het bestaande **wegennet** met steenwegen en een afgewerkte verdeelweg R8 wordt aangevuld met de nieuwe verbindingen N328 en N50b die de nieuwe woonontwikkelingen verbinden met de R8. Daardoor ontstaat ook ruimte om het stedelijk OV te optimaliseren op de bestaande lijnen¹⁵;
- Grootschalige **bedrijventerreinen** op nieuwe locaties en nieuwe **kantoorlocaties** worden niet voorzien. Bijkomende bedrijventerreinen worden gekoppeld aan de bestaande gelegen aan infrastructuur van stedelijk niveau (R8 en E17). De binnenstad met vooral de stationsomgeving en Hoog-Kortrijk bieden mogelijkheden voor het creëren van kantoraanbod. De (grootschalige) **kleinhandelsfunctie** wordt gebundeld in de verruimde binnenstad en Beneluxlaan (Hoog-Kortrijk) en bij de bestaande concentraties Ringshopping, Pottelberg, Wevelgem-N8 en Harelbeke-N43;
- Ten slotte is er ruimte nodig voor **open en groene ruimte** om de leefbaarheid te verbeteren.

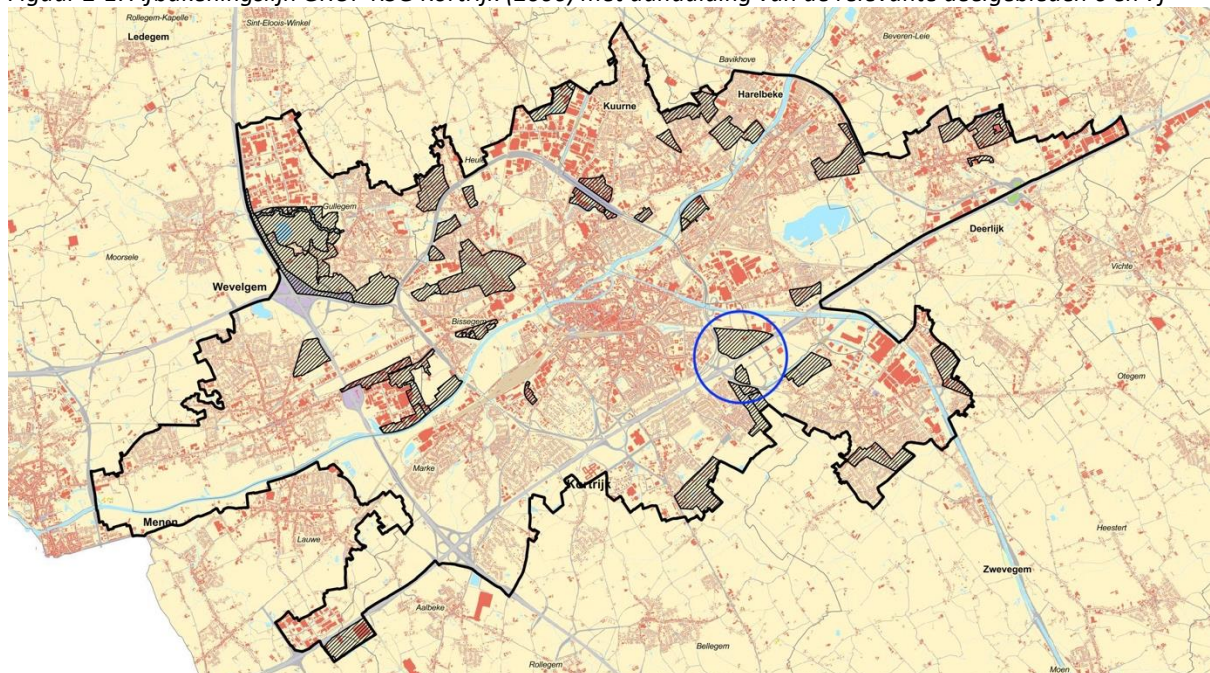
¹⁴ Er zal in elk geval een herbestemming noodzakelijk zijn: is het niet voor het voetbalstadion, dan wel voor het aanvullend programma. We leggen hier echter de focus op het stadion (grootschalige stedelijke activiteit met een regionale dimensie) om na te gaan in hoeverre een dergelijk programma compatibel is met de bestaande juridische toestand van de site, ook al wordt er in elk geval een nieuw RUP opgemaakt.

¹⁵ Dit is achterhaald. De N328 wordt een groene fietsverbinding, maar ook de N50b wordt samen met de N50c een fietsverbinding waarvoor de stad het RUP Park N50 is gestart.

Naast de grens om het regionaalstedelijk gebied mee af te bakenen, omvat het afbakeningsRUP gebiedsgerichte ingrepen die essentieel zijn om het regionaalstedelijk gebied vorm te geven conform de gewenste ontwikkeling. Omwille van de specifieke invulling voor deze deelgebieden, krijgen ze een nieuwe bestemming ten opzichte van het gewestplan. Twee **deelgebieden** zijn relevant voor de stadionontwikkeling, met name:

- **Gebied voor wetenschapspark en stedelijke activiteiten Kapel ter Bede (deelplan 6):**
Op basis van locatie-onderzoek wordt de omgeving van Kapel ter Bede door de stad naar voorgeschoven als wetenschapspark (als alternatief voor een zgn. “researchpark” op de campus KULAK). Ruimtelijk is deze omgeving geschikt voor activiteiten met een stedelijk karakter, een intensief ruimtegebruik en een hoogwaardige uitstraling. Op het terrein zijn vandaag bedrijven gevestigd die behouden kunnen blijven en verder kunnen ontwikkelen op de site. Bovendien wordt de mogelijkheid geboden om in dit gebied grootschalige stedelijke activiteiten te vestigen. De ontwikkeling voor onderzoeksactiviteiten is wel de hoofdbestemming. Stedelijke activiteiten gelden als ondergeschikte bestemming.
- **Gebied voor stedelijke activiteiten ter hoogte van de Oudenaardsesteenweg (deelplan 7j):**
Dit gebied behoort tot het deelgebied ‘Langwater’. Langs beide zijden van de Oudenaardsesteenweg (N8) wordt een zone bestemd voor stedelijke activiteiten. Dit is aansluitend op het bedrijventerrein Evolis aan de bovenzijde van de N8 en de woonwijk Langwater aan de onderzijde (vanaf de Morinnestraat).

Figuur 2-1: Afbakeningslijn GRUP RSG Kortrijk (2006) met aanduiding van de relevante deelgebieden 6 en 7j



2.1.2. Evaluatie afbakeningsproces met GRUP K-R8

Het planproces K-R8 omvat een evaluatie van het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk. Zo is onder meer een herziening van voormelde deelplannen 6 en 7j van het afbakeningsRUP noodzakelijk voor de optimalisatie van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost. Dit impliceert dat er rekening moet gehouden worden met mogelijke ruimte-innames op Kapel ter Bede, het bedrijventerrein Evolis en de hoger gelegen Kanaalzone. Daarnaast omvat het planproces K-R8 mogelijke herbestemmingen in functie van de andere plandoestellingen op Kapel ter Bede, Evolis en ook de gronden van de Xpo-site.

De mogelijke herbestemmingen van het planproces K-R8 in functie van het verhogen van de leefbaarheid, de inzet op de modal shift, de reconversie en kwalitatieve verdichting, de realisatie van een verbindende groenstructuur en het verbeteren van de bovenlokale weginfrastructuur, worden hierna verder toegelicht bij de bestemmingscontext van de locatiealternatieven die in het plangebied van het GRUP K-R8 vallen, namelijk: site Kop van Evolis, Kapel ter Bede en Xpo.

2.2. Kop van Evolis

Figuur 2-2: Site Kop van Evolis op de luchtfoto en de topokaart



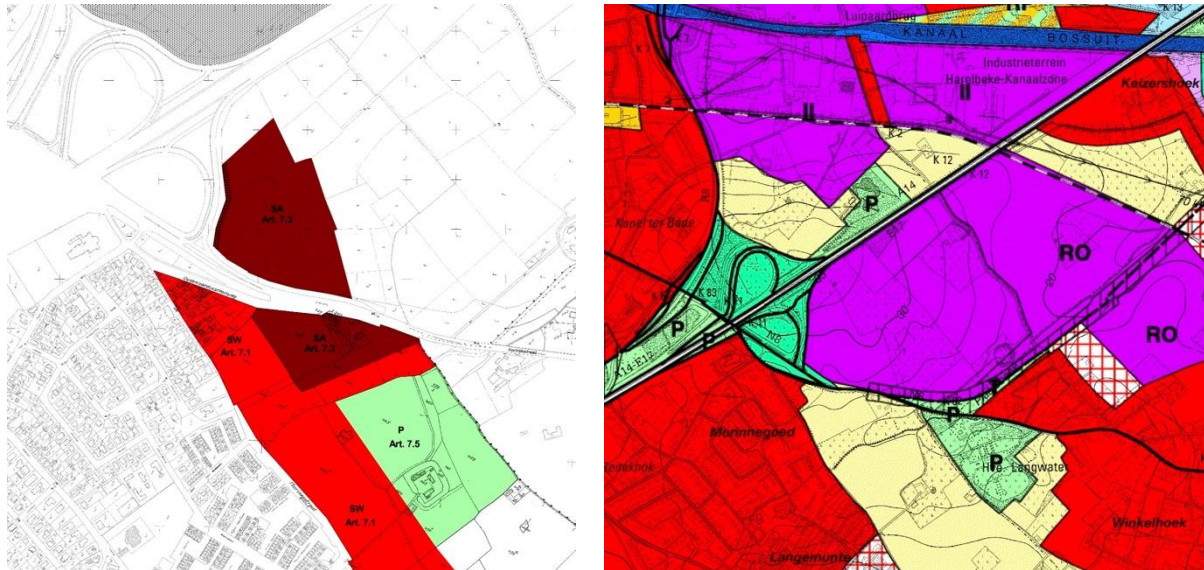
2.2.1. Huidige bestemming

De site Kop van Evolis is deels bestemd door het afbakeningsRUP en deels door het gewestplan:

- De 'Kop van Evolis' is in feite de westelijke uitloper van het bedrijventerrein Evolis en grenst aan het stuk van de Oudenaardsesteenweg (N8) ter hoogte van het complex Kortrijk-Oost tussen de twee rotondes (Cowboy Henk en Q8). Deze zone is volgens het afbakeningsRUP bestemd voor stedelijke activiteiten;¹⁶
- Het oostelijk deel van de site bestaat uit nog onbebouwde percelen van het regionaal bedrijventerrein Evolis die momenteel worden bevroren voor ontwikkeling door ontwikkelaar Intercommunale Leiedal. Deze zone is volgens het gewestplan bestemd als industriegebied.

¹⁶ Artikel 7.3 van het deelplan 7j 'Stedelijk woongebied Langwater'.

Figuur 2-3: Uitsnede grafisch plan deelplan 7j 'Stedelijk woongebied Langwater' (links) en gewestplan (rechts)



In theorie beschikt deze site over de correcte bestemming en is de kop op zich voldoende ruim voor de oprichting van een voetbalstadion. De kop is specifiek voorbehouden aan stedelijke activiteiten van regionaal belang zoals bedrijvigheid, dagrecreatie en activiteiten complementair aan regionale bedrijvigheid. Het kan dus niet gaan om autonome kantoren of kleinhandel en transportbedrijven zijn evenmin toegelaten.

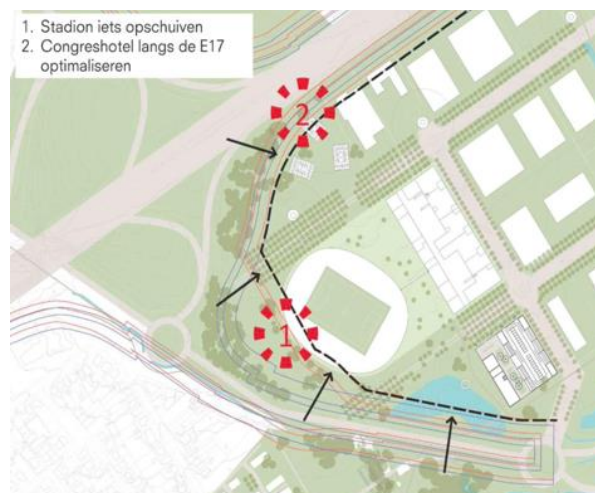
Uit de stedenbouwkundige voorschriften blijkt de nadruk op het regionale karakter van de stedelijke activiteiten. Daarnaast moet het gaan om activiteiten die inspelen op de vlotte bereikbaarheid van het gebied, zowel vanuit de ruime regio als de kern van Kortrijk, en in het bijzonder voor de zachte weggebruiker. Complementariteit uit zich in meervoudig en zorgvuldig ruimtegebruik zoals bv. gedeeld gebruik van (de bestaande) parkeerterreinen.

Een gedeelte van deze gronden wordt op vandaag echter gecompromitteerd door het lopende planproces K-R8 voor wat betreft de optimalisatie van het complex Kortrijk-Oost. Uit het voorbereidend mobiliteitsonderzoek volgt dat voor de aanpassing van de bovenlokale weginfrastructuur mogelijk(er)deels gronden van het gebied voor stedelijke activiteiten moeten worden aangesneden. Daardoor blijft er onvoldoende ruimte over voor de inpassing van het voetbalstadion. In de verfijnde startnota van het GRUP K-R8 worden de mogelijke infrastructuurvarianten voor dit complex geselecteerd die weerhouden zijn voor verder onderzoek.¹⁷

B-architecten en BRUT maakten in 2019 een masterplan op voor een multifunctioneel voetbalstadion op deze locatie. Hierbij werd rekening gehouden met de ruimte-innames van K-R8 (reservatiestroken van 10m/30m). Als gevolg hiervan werd het stadion iets opgeschoven naar het oosten, zodat het deels in gebied voor stedelijke activiteiten en deels in industriegebied komt te liggen.

Dit impliceert dat voor de realisatie van het stadion met aanvullend programma (m.u.v. bedrijvigheid¹⁸) alsnog een bestemmingswijziging vereist is van de aanpalende oostelijke percelen (nu industriegebied).

Figuur 2-4: Impact ruimte-innames K-R8 op inplanting voetbalstadion en congreshotel (bron: masterplan)



¹⁷ De varianten voor de optimalisatie van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost, maar ook Kortrijk-Zuid, worden in het GRUP K-R8 bovendien bekeken vanuit twee scenario's, namelijk één zonder het sluiten van de R8 tussen beiden complexen en een tweede met sluiting van de R8.

¹⁸ Voor wat betreft het onderdeel bedrijvigheid wordt volledigheidshalve verwezen naar het inrichtingsplan van 2006 voor 'het Deltapark' (voormalige benaming van het 'Evolis business park') dat nog steeds als basis fungeert voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein Evolis.



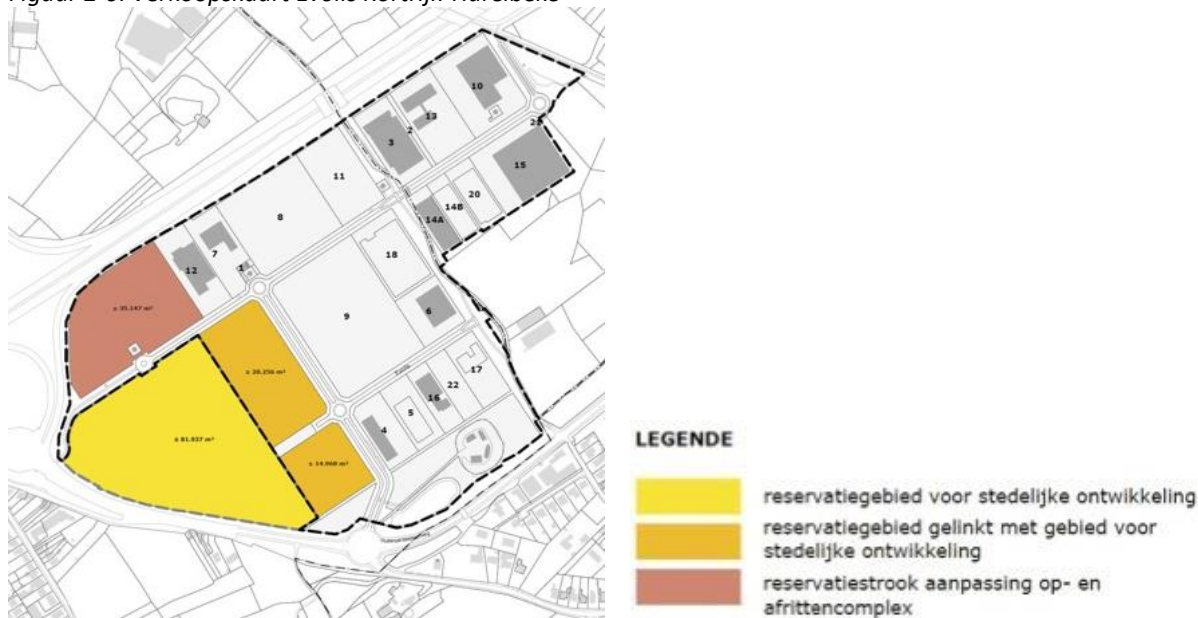
De figuur hiernaast toont de voorgestelde inplanting van het nieuwe stadion en aanvullend programma op de site Kop van Evolis, met inachtneming van de ruimte-innames vanwege K-R8. De planonderdelen zijn:

- (1) Het voetbalstadion;
- (2) Een multifunctioneel gebouw met gestapelde bedrijvigheid;
- (3) Een congreshotel;
- (4) Een brandweerkazerne met parkeergebouw.

Figuur 2-5: Inrichtingsplan site Kop van Evolis (bron: masterplan)

De kop van Evolis en de aanpalende percelen zijn in eigendom van de intercommunale Leiedal. Vanwege het lopende planproces K-R8 enerzijds en anderzijds het potentieel van deze locatie voor de oprichting van een voetbalstadion, worden deze gronden momenteel bevroren en voorbehouden voor de realisatie van dit programma (zoals uitgewerkt in het masterplan van 2019). De terreinen die grenzen aan de N8 zijn door Leiedal altijd al voorbehouden voor stedelijke functies. De aanpalende percelen zijn daar later aan toegevoegd omdat uit het voorbereidend onderzoek voor K-R8 bleek dat er mogelijk grote delen van de kop zouden worden ingenomen voor verkeersinfrastructuur. Dit is zolang er geen zekerheid komt over de toekomstplannen voor de Kop van Evolis. Alle andere bedrijfspercelen op Evolis I zijn ondertussen ingenomen.

Figuur 2-6: Verkoopkaart Evolis Kortrijk-Harelbeke



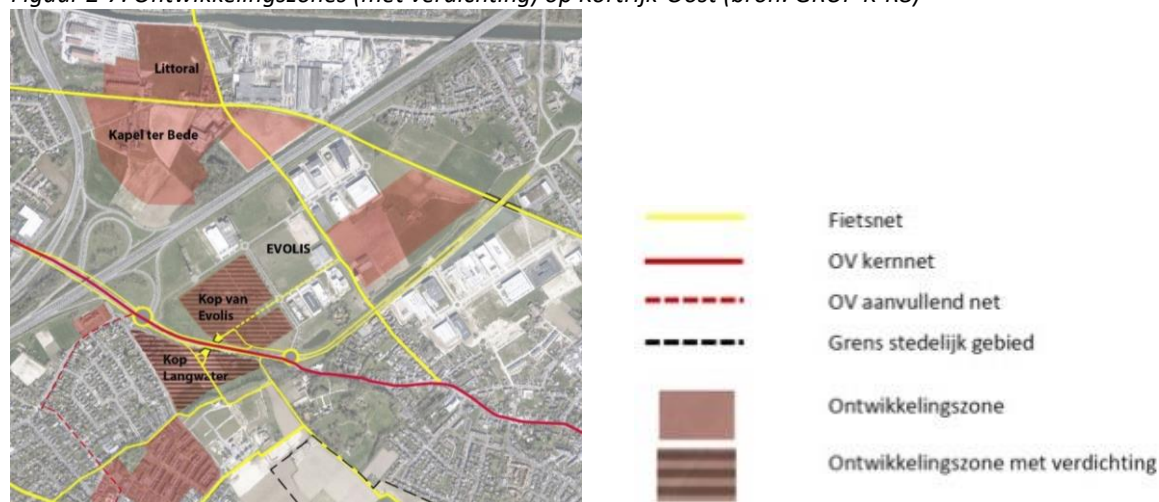
Er kan besloten worden dat de huidige bestemmingscontext enkel onduidelijk is voor de ruimte-innames in het kader van het GRUP K-R8. Met de reservatie van een deel van de gronden voor deze infrastructuurwerken, zijn er voorzorgsmaatregelen genomen om de optimalisatie van het complex Kortrijk-Oost te combineren met het voetbalstadion, mits een wijziging van de gewestplanbestemming industriegebied. Op die manier wordt de kop als gebied voor stedelijke activiteiten voldoende ruim om het volledige programma te huisvesten.

2.2.2. Ontwikkelingen

Los van de mogelijke ruimte-innames voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Oost, evalueert het GRUP K-R8 de huidige bestemming van (de kop van) Evolis in het kader van de reconversie en kwalitatieve verdichting binnen het plangebied (omgeving van Hoog-Kortrijk en Kortrijk-Oost). Want in functie van de leefbaarheid is het niet wenselijk om het maximumscenario aan ruimtelijke ontwikkelingen te realiseren, zodat een evaluatie nodig is van de ontwikkelingsmogelijkheden voorzien in het afbakeningsRUP.

Het GRUP K-R8 selecteert enerzijds ontwikkelings- en verdichtingszones (rood en rood gearceerd) en anderzijds zones die men beoogt te vrijwaren van ontwikkeling (open ruimte en groencorridors) (zie hoger Figuur 1-52 op p.64). De ontwikkelings- en verdichtingszones ter hoogte van Kortrijk worden hieronder weergegeven.

Figuur 2-7: Ontwikkelingszones (met verdichting) op Kortrijk-Oost (bron: GRUP K-R8)



Ontwikkelingszones zijn goed gelegen plekken voor ontwikkeling en versterken van de ruimtelijk organisatie omwille van hun potenties op het vlak van multimodale bereikbaarheid en de complementariteit met het groenblauwe netwerk.

Verdichtingszones zijn ontwikkelingszones waar omwille van hun goede ligging langs een kernnet A-as voor het OV en/of een multimodaal knooppunt (regionaal mobipunt) ook een hogere dichtheid wordt vooropgesteld. Het zijn bij voorkeur plekken voor het realiseren van een programma met regionale dimensie (zoals bv. bovenlokale functies i.k.v. zorg, evenementen, hoger onderwijs, kantoorontwikkelingen en diensten...).

De site Kop van Evolis wordt gezien als een verdichtingslocatie voor een programma van stedelijke functies. Hiervoor worden de volgende twee scenario's in overweging genomen:

- Evolis wordt afgewerkt in de lijn van de huidige bestemming, met bedrijvigheid aansluitend op het bedrijventerrein Evolis. Hierbij zijn ook de mogelijkheden te onderzoeken in functie van gestapelde bedrijvigheid. Verder onderzoek is nog te verrichten in functie van verkoopbaarheid, brandveiligheid, op vlak van bouwtechniek etc. Kantoren worden in dit scenario enkel overwogen als ondersteunend onderdeel van het economisch programma;
- De kop van Evolis wordt ontwikkeld als 'stadspoort', in combinatie met het gebied voor stedelijke ontwikkeling aan de overzijde van de N8 (Kop van Langwater). Dit dient verder onderzocht te worden. Hierbij wordt gedacht aan stedelijke functies, complementair aan de binnenstad. Ingeval van een voetbalstadion met aanvullend programma, kan de potentie voor de kantoormarkt wel worden bekeken.

Voordelig aan deze locatie is dat voor het parkeerprogramma van mogelijke stedelijke functies, zoals *in casu* een voetbalstadion met aanvullend programma, gebruik kan gemaakt worden van bestaande parkeerplaatsen om te voldoen aan de parkeerbehoefte. Op de bedrijventerreinen van Evolis en de Pluim zijn brede parkeerstroken voorzien (1.800 op Evolis en 600 op de Pluim) die in dubbelgebruik kunnen worden ingezet (via de verkoopvoorwaarden per bedrijfsperceel). Het GRUP K-R8 houdt overigens al rekening met de oprichting van een voetbalstadion op de site Kop van Evolis als ontwikkelingsscenario in afwachting van het RUP KVK-stadion.

In beide scenario's is de ontwikkeling van de kop van Evolis af te stemmen met studie de 'Herinrichting N8' (AWV, opgestart in 2021). Voorbereidend mobiliteitsonderzoek (Mint, 2020) wijst immers uit dat, los van de ontwikkelingen op Kortrijk-Oost, maatregelen nodig zijn om de doorstroming en verkeersveiligheid op de N8 te verbeteren (o.a. optimalisatie rotonde Cowboy Henk, vervangen Q8-rotonde door lichtengeregeld kruispunt, nieuwe aansluiting op Langwater via Morinnestraat...). Daarnaast moet ook worden afgestemd met de realisatie van de nieuwe brandweerkazerne als hoofdzetel van de HVZ Fluvia op het perceel net ten noorden van de Q8-rotonde (N8 x N391). Vanuit de stad zijn ook concrete plannen om de fietsverbinding tussen Evolis via het westen van Hoog-Kortrijk, richting Marke en Aalbeke te vervolledigen (zie hoger fietsroute 8 - Figuur 1-21 op p.33).

Figuur 2-8: Te onderzoeken ingrepen i.f.v. herinrichting N8 en figuratief de mogelijke fietsverbindingen (rood)



Ten slotte voorziet het GRUP K-R8 ook de uitbouw van een regionaal mobipunt in afstemming met de ruimtelijke ontwikkelingen op Kortrijk-Oost (complementair gebruik). Hierbij wordt de huidige carpoolparking geëvalueerd en afgewogen tegenover andere mogelijke locaties op Kortrijk-Oost, waaronder de kop van Evolis (noordzijde N8), de kop van Langwater (zuidzijde N8) en Kapel ter Bede (noordzijde E17) (zie hoger Figuur 1-46 op p.59). Een opwaardering houdt in dat deze parking tegelijk kan fungeren als multimodaal overstappunt (tussen auto, OV en fiets) met daaraan gekoppelde diensten en faciliteiten. Gezien de aanwezigheid van een kernnet A-lijn op de N8 en de fietssnelweg Guldenspoorpad zijn er opportuniteiten om te bundelen.

2.2.3. Conclusie

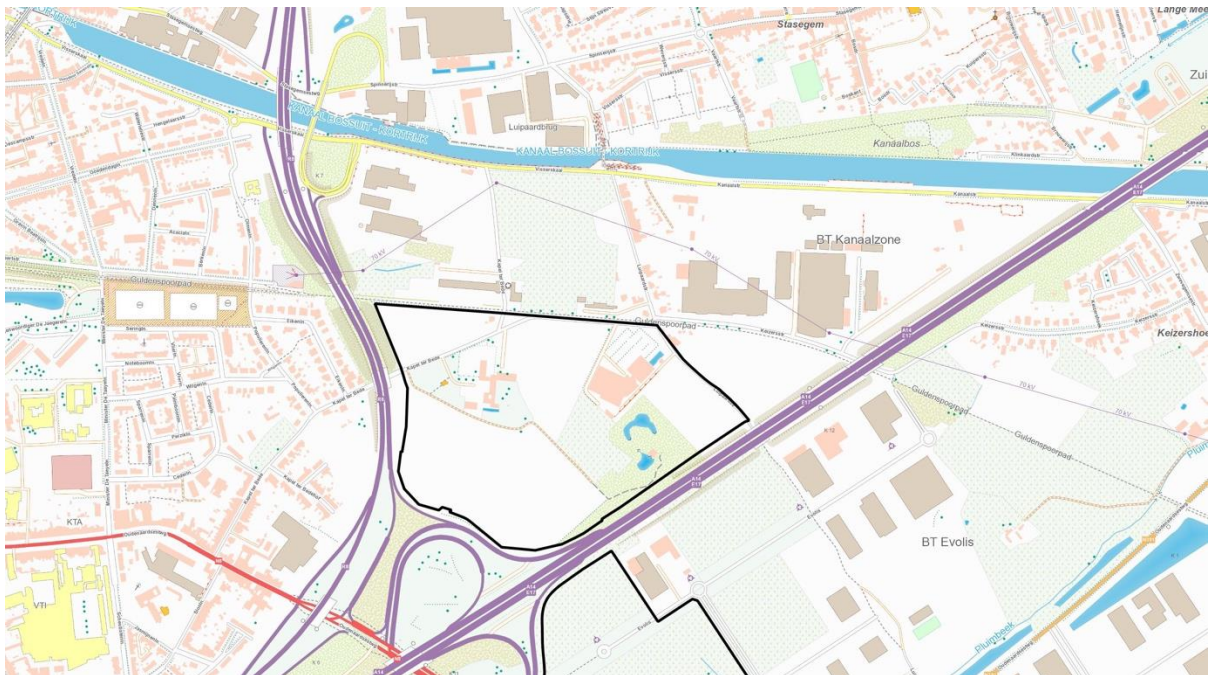
Samengevat kan gesteld worden dat de oprichting van een voetbalstadion op de site Kop van Evolis perfect verenigbaar is met de huidige bestemming als gebied voor stedelijke activiteiten volgens het afbakeningsRUP, mits een gemeentelijk planinitiatief voor de aanpalende percelen in het oosten (industriegebied cf. gewestplan). Op die manier is er geen interferentie met de ruimte-innames voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Oost in het kader van K-R8.¹⁹ Deze gronden zijn in eigendom van de intercommunale Leiedal en voorbehouden aan de realisatie van een voetbalstadion met aanvullend programma. Dat betekent dat deze site snel ontwikkeld kan worden en de beoogde start der werken in 2024 zeker haalbaar is.

De stadionontwikkeling past ook binnen K-R8 dat de kop aanduidt als verdichtingslocatie die ontwikkeld kan worden als 'stadspoort', al dan niet in combinatie met de kop van Langwater en samen met de uitbouw van een regionaal mobipunt op Kortrijk-Oost. Dubbelgebruik van de bestaande parkeerplaatsen is een groot pluspunt voor deze locatie. Voor de site werd al een ontwerpend onderzoek uitgevoerd met het masterplan van 2019 voor het voetbalstadion met een aanvullend programma (incl. herinrichting N8 en brandweerkazerne). Wanneer deze site wordt geselecteerd als redelijk locatiealternatief voor verder onderzoek in het gemeentelijk RUP KVK-stadion is er met andere woorden afstemming nodig met het planproces K-R8.

¹⁹ Tenzij er vanuit de inspraakprocedure tijdens het planproces alternatieven naar voren worden geschoven die mogelijk wel een impact hebben op de nog beschikbare ruimte.

2.3. Kapel ter Bede

Figuur 2-9: Site Kapel ter Bede op de luchtfoto en de topokaart



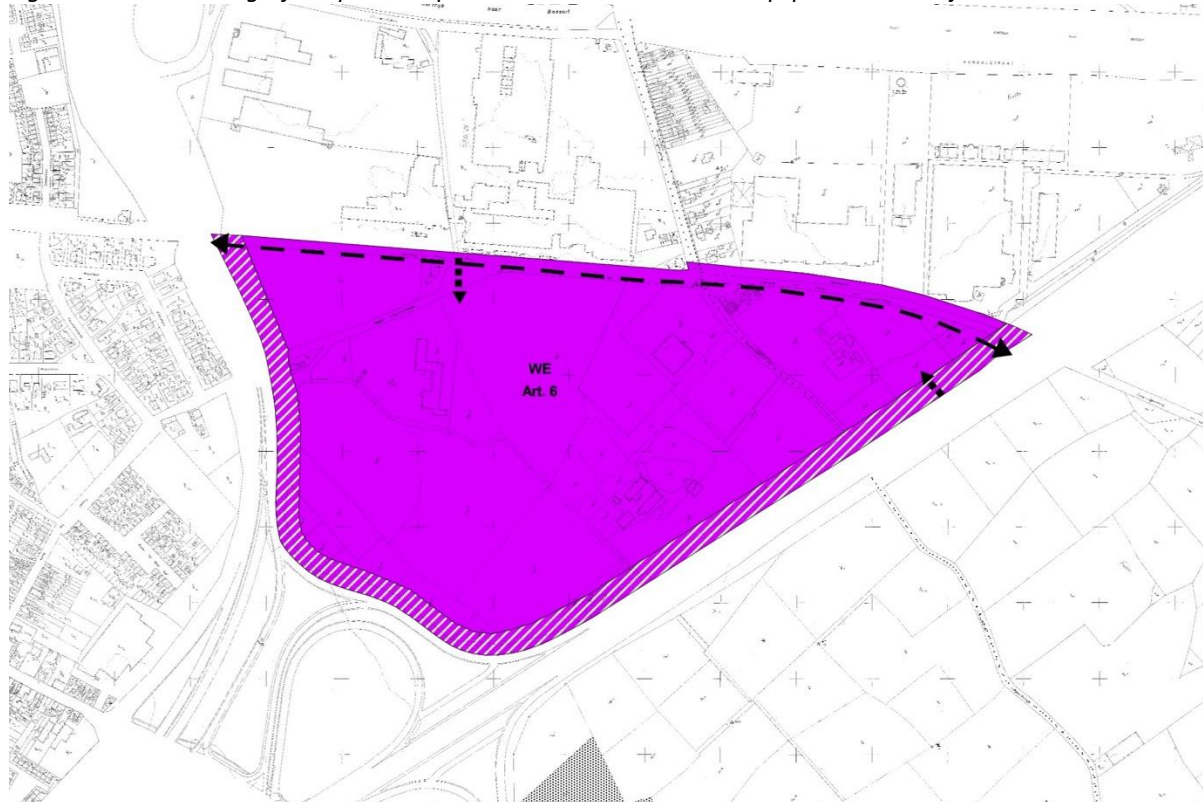
2.3.1. Huidige bestemming

De site Kapel ter Bede is door het afbakeningsRUP bestemd als gebied voor wetenschapspark en (grootschalige) stedelijke activiteiten.²⁰ De noordwestelijke hoek (driehoek tussen Luipaardstraat, Keizersstraat en de E17) ligt op het grondgebied van Harelbeke en behoort niet tot het plangebied voor het voetbalstadion.

In se gaat het om een bedrijventerrein dat bestemd is voor bedrijven waarvan de hoofdactiviteit gericht is op fundamenteel en/of toegepast onderzoek en/of ontwikkeling samen met onderwijs- en opleidingsactiviteiten. Stedelijke activiteiten van regionaal belang, waaronder bedrijvigheid, dagrecreatie en daaraan complementaire activiteiten zijn tevens toegelaten. Transportbedrijven en grootschalige kleinhandel zijn niet toegelaten.

²⁰ Artikel 6 van het deelplan 6 'Gebied voor wetenschapspark en stedelijke activiteiten Kapel ter Bede'.

Figuur 2-10: Uitsnede grafisch plan deelplan 6 'Gebied voor wetenschapspark en stedelijke activiteiten KTB'



De omschrijving van de stedelijke activiteiten in de voorschriften ligt in dezelfde lijn als wat voor de site Kop van Evolis van toepassing is, zodat ook de site Kapel ter Bede op vandaag in principe over de correcte bestemming beschikt om een voetbalstadion te huisvesten. Echter, in de toelichtingsnota van het afbakeningsRUP wordt bij de bestemmingsvoorschriften voor het deelgebied Kapel ter Bede een belangrijke nuance gemaakt, namelijk:

- De ontwikkeling voor onderzoeksactiviteiten is de hoofdbestemming. Stedelijke activiteiten gelden als ondergeschikte bestemming;
- Stedelijke activiteiten van regionaal belang zijn in laatste instantie ook toegelaten. Elke activiteit dient steeds het geheel te versterken, zowel het geheel van het plangebied als het geheel van het regionaalstedelijk gebied. Grootschalige activiteiten die inspelen op de potenties van de locatie zouden een grote meerwaarde vormen voor het stedelijk gebied.

Bij de ontwikkeling dient aandacht te gaan naar zowel de bebouwde ruimte als naar het gebruik van open ruimte (kwalitatief glooiend terrein) en in het bijzonder naar meervoudig ruimtegebruik (zeker van de open ruimte). De inrichting van de site dient in te spelen op de landschappelijk kwaliteiten van het plangebied met aandacht voor de bebouwde en de open ruimte. De site is zo goed als onbebouwd, uitgezonderd de twee gebouwenclusters in het noordelijke deel en de OLV ter Bedekapel (beschermd monument).

Deze locatie ontsluit op vandaag slecht voor gemotoriseerd verkeer, namelijk via lokale wegen met bewoning. Auto's kunnen naar de R8 in het noorden, vanuit Kapel ter Bede over de Visserskaai via de paperclip ter hoogte van het kanaal (grondgebied Kortrijk). Daarnaast kunnen auto's het "snelst" naar de E17 ter hoogte van het complex Kortrijk-Oost vanuit de Luipaardstraat (bewoning) over de Kanaalstraat (grondgebied Harelbeke) via de N391, wat een hele omweg is. In functie van de toekomstige ontwikkeling voorziet het deelplan dan ook twee nieuwe ontsluitingsmogelijkheden naar het hogere wegennet:

- Een eerste in de noordelijke richting naar de R8 vanuit de Visserskaai in plaats van de huidige lokale wegen, om een negatief effect ten opzichte van de bestaande bewoning te verhinderen;
- Een tweede in de zuidelijke richting (via één van de twee bestaande onderdoorgangen onder de E17) over Evolis naar het complex Kortrijk-Oost (E17/R8), zodat beide bedrijventerreinen worden verbonden.

Deze ontsluitingsmogelijkheden zijn steeds te bekijken in samenhang met de aangeduide fietsverbinding aan de noordelijke zijde van de site. Dit is de oude spoorverbinding tussen Kortrijk en Zwevegem die intussen is ingericht als fietssnelweg binnen het BFF (Guldenspoorpad/F45). Kruisingen van het fietspad met gemotoriseerd verkeer moeten maximaal ongelijkvloers gebeuren.

Ten slotte duidt het deelplan nog een bouwvrije strook aan langs de oost-, zuid- en westzijde van de site bedoeld voor wegenwerken en andere werken van openbaar nut. Daar de site Kapel ter Bede, net zoals de Kop van Evolis, vlak tegen het complex Kortrijk-Oost ligt, is voor de inpassing van het stadion (incl. aanvullend programma) ook hier rekening te houden met grondinnames voor de optimalisatie van dit verkeerscomplex door het GRUP K-R8. Hoewel deze site met ruim 27 ha in oppervlakte de grootste onder de locatiealternatieven is (bijna het dubbele van alle anderen), zijn de ruimteclaims dermate groot dat de ruimte die overblijft quasi volledig moet worden ingenomen voor het voetbalstadion en aanvullend programma.

In tegenstelling tot de Kop van Evolis werd voor deze site geen ontwerpend onderzoek uitgevoerd (ook niet voor de andere locatiealternatieven), maar indien op Kapel ter Bede een stadion met een vergelijkbaar aanvullend programma zou worden ontwikkeld, dringt een volledige herschikking van de site zich op, inclusief de twee gebouwenclusters (Delaware en Synamedia) en het stuk bos in het westen (3 ha). Daarnaast zijn de gronden in privébezit en strookt de ontwikkeling van een voetbalstadion niet met wat de eigenaar voor ogen heeft. Hieruit volgt dat de beschikbaarheid van de gronden om in 2024 met de bouwwerken te starten niet gegarandeerd is.

Er kan besloten worden dat de site Kapel ter Bede over de juiste bestemming beschikt voor de oprichting van een voetbalstadion (incl. aanvullend programma). Bij ontwikkeling van deze site zijn infrastructuurwerken nodig voor de ontsluiting van gemotoriseerd verkeer tot ver buiten het plangebied. Ook dient er aandacht te worden besteed aan de landschappelijke kwaliteiten van het gebied. Inpassing van het volledige programma op de site is in principe mogelijk, maar gelet op de ruimteclaims in het kader van K-R8 blijft net voldoende ruimte over voor het maximumprogramma en is een herschikking van de site (m.i.v. de bestaande gebouwen) noodzakelijk.

2.3.2. Ontwikkelingen

Los van de ruimte-innames voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Oost, wordt de huidige bestemming van de site geëvalueerd in het kader van het GRUP K-R8. Het gebied raakt tot op vandaag immers maar moeilijk ingevuld. Enerzijds ontbreekt de vraag naar het soort voorzieningen zoals strikt geformuleerd in de voorschriften vanuit de wetenschappelijk instellingen. De functie 'wetenschapspark' wordt dan ook (deels) in vraag gesteld. Anderzijds rijst de vraag of het wel verstandig is om te kiezen voor verkeersgenererende functies, aangezien de huidige ontsluitingsmogelijkheden voor gemotoriseerd verkeer onvoldoende zijn. De bestemming van delen van de site als gebied voor stedelijke activiteiten wordt daarom ook in vraag gesteld.

Hoewel K-R8 het voetbalstadion op Kapel ter Bede als een ontwikkelingsscenario beschouwt, is een andere piste het beperken van (de impact van) ruimtelijke ontwikkelingen tegenover het afbakeningsRUP. Dit kan door keuze voor minder verkeersgenererende functies en/of een herschikking van functies. De site wordt binnen K-R8 aangeduid als ontwikkelingszone en niet als verdichtingszone (i.t.t. Kop van Evolis, zie hoger Figuur 2-7 op p.78).

De ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden op Kapel ter Bede worden voorlopig opengelaten en zijn te bepalen in samenhang met de mogelijkheden inzake (multimodale) bereikbaarheid en ontsluiting, want dat is op vandaag het grote gebrek van deze site (m.u.v. fietsers):

- Via de fietssnelweg het Guldenspoorpad (F45) ontsluit de site optimaal op het BFF. Dit fietspad dient dan ook kwalitatief geïntegreerd te worden in de toekomstige ontwikkeling;
- De site wordt begrensd door de R8 en E17, maar sluit hier niet rechtstreeks op aan. De ontsluiting voor het autoverkeer verloopt via lokale wegen en bewoning. Om de site vlot en veilig te ontsluiten zijn dus infrastructuurwerken nodig en een ongelijkvloerse kruising met het Guldenspoorpad;
- Er is geen ontsluiting met het OV. De dichtstbijzijnde halte is gelegen nabij Evolis op de N8 en bereikbaar via de tunnel onder de E17 (kernnet A-lijn met een frequentie van 15'), maar de afstand voor voetgangers is aanzienlijk (> 1 km). In het OV-plan 2021 wordt ook geen nieuwe halte ter hoogte van de site voorzien;
- De site wordt ten slotte overwogen voor de uitbouw van een regionaal mobipunt als alternatief voor de huidige carpoolparking op Kortrijk-Oost (zie hoger bij de Kop van Evolis en Figuur 1-46 op p.59).

Het zoeken naar gepaste ontsluitingsmogelijkheden wordt geen evidentie, daar de ontsluitingsmogelijkheden voorzien in het afbakeningsRUP vandaag onzeker zijn. De ontsluiting in de zuidelijke richting via Evolis is verder te onderzoeken tijdens het planproces K-R8, maar blijkt niet langer breed gedragen. Hierbij moet de fietssnelweg gevrijwaard worden. Extra dwars verkeer door het bedrijventerrein is bovendien niet aangewezen. Daarnaast is de ontsluiting naar het noorden via de Visserskaai afhankelijk van de keuze in het lopende complex project KBK (zie verder). Ontsluiting via de lokale wegen in westelijke (Kapel ter Bede) of in oostelijke richting (Keizersstraat) is sowieso niet gewenst omwille van de woonwijken.

Het complex project KBK is, net zoals het GRUP K-R8, een van de regionale acties in het kader van de regiovisie 'Contreil' (Leiedal, 2019), waarvoor een bovenlokaal initiatief en/of financiering nodig is en die bedoeld zijn om de ontwikkelingspolen, in dit geval Kortrijk-Oost, te versterken. Het project KBK kwam hoger reeds aan bod voor wat betreft de herinrichting van het segment van de R8 tussen het bestaande kanaal en de Leie (zie deel 1, §D.4).

Het voorontwerp van voorkeursbesluit gaat uit van het ringtracé. Dat betekent dat een nieuw kanaal zal worden aangelegd naast de R8 (zijde Kortrijk). De R8 behoudt grotendeels zijn huidige bedding, maar krijgt twee nieuwe aansluitingscomplexen: een tunnel voor doorgaand verkeer op de R8 ter hoogte van de kruising met de Leie en een tweede complex in de omgeving van de kruising van het kanaal met de R8 ter vervanging van het bestaande complex Stasegem of de zgn. 'paperclip' (zie hoger Figuur 1-55 op p.66). De exacte ligging en inrichting hiervan zijn verder te onderzoeken bij de uitwerking van een gebiedsprogramma voor de zones rond het kanaal en de R8 die deel uitmaken van het projectgebied KBK (zie hoger Figuur 1-56 op p.67).

Naast een nieuwe oost-westelijke binnenvaartverbinding, richt het complex project KBK zich immers ook op de mogelijkheden (opportunities) om de andere functies rond het kanaal te versterken, waaronder stadsherstel en -ontwikkeling, natuurherstel- en ontwikkeling, ontsluiting, fietsstructuur, maar ook de economische functie. Wat dat laatste betreft zet het voorkeursalternatief met name in op het ontwikkelen en stimuleren van overslag en watergebonden bedrijvigheid langs het kanaal, in het bijzonder ter hoogte van de bestaande bedrijvenzones tussen de R8 en de La Flandrebrug.

De volgende stap is de opmaak van een masterplan voor de economische zones gelegen tussen de R8 en de La Flandrebrug. Dit masterplan vormt de Leidraad om de projectingrepen binnen de uitwerkingsfase concreet af te bakenen en verder uit te werken. Het masterplan richt zich op de economische ontwikkelingen, de mobiliteit tussen de bedrijvenzones onderling en in de richting van het hogere wegennet en het integreren van flankerende en milderende maatregelen om negatieve effecten ten aanzien van de omgeving te beperken.

Figuur 2-11: Aanduiding economische zones in het segment La Flandrebrug en R8 (bron: complex project KBK)



Specifiek relevant voor deze site is de toekomstige bestemming van het industriepark Harelbeke Kanaalzone (zone 4) dat zich situeert tussen het kanaal en Kapel ter Bede. Op de Littoral-site zijn de (niet-waardevolle) gebouwen van de voormalige pannembakkerij (ca. 6 ha) afgebroken om de gronden bouwrijp te maken voor nieuwe bedrijfsactiviteiten.



Figuur 2-12: De Kanaalzone (rode lijn) met Littoral (groen) en het woonlint langs de Luipaardstraat (rood) (bron: complex project KBK)

Vanuit het geïntegreerd onderzoek KBK volgt dat de ontwikkelingsperspectieven voor Littoral hoog worden ingeschat als zone voor watergebonden bedrijvigheid en overslag. Daarnaast heeft deze locatie potentie voor de aanleg van een zwaaiком. Voor de bestaande bedrijven wordt begeleiding voorzien voor een heroriëntatie naar watergebonden bedrijvigheid in afwachting van de opwaardering van het kanaal. Belangrijk hierbij is dat interferenties tussen economische activiteiten en fietsers worden vermeden door een aantal optimalisaties uit te voeren waaronder een vernieuwing van de Luipaardbrug en aansluiting met het Guldensporenpad (F45). Een bijzonder aspect is ten slotte de leefkwaliteit van het woonlint ter hoogte van de Luipaardstraat. Als gevolg van de geplande ontwikkelingen zal de leefkwaliteit hier erg onder druk komen te staan. De toekomstvisie gaat uit van een vrijwillige verwerving en een uitdoofbeleid op lange termijn.

Voor de ontsluitingsmogelijkheden van Kapel ter Bede betekent dit dat deze gecombineerd moeten worden met de watergebonden activiteiten/overslag en/of een zwaaiком op Littoral (cf. voorkeursalternatief), waarbij de Kanaalstraat wordt uitgebouwd en ingericht als interne verbindingsweg voor het economische verkeer. Om de site veilig en vlot bereikbaar te maken voor het gemotoriseerd verkeer en fietsers, is men dus afhankelijk van de verdere uitkomst van het complex project KBK.

De ontwikkelingsperspectieven voor de site Littoral vanuit KBK worden als dusdanig opgenomen in het GRUP K-R8 dat deze site, net zoals Kapel ter Bede, als een ontwikkelingszone selecteert (zie hoger Figuur 2-7 op p.78). Beide processen verlopen parallel en worden met elkaar afgestemd. Gelet op de minder goede ontsluiting voor het gemotoriseerd verkeer in de huidige situatie en het verder onderzoek naar een optimalisatie hieromtrent dat nog moet worden uitgevoerd in het kader van het complex project KBK (uitwerkingsfase), wordt vanuit K-R8 voorgesteld om Kapel ter Bede gefaseerd uit te bouwen, waarbij ook delen worden gevrijwaard in functie van de uitbouw van een verbindende groenstructuur (zie hoger Figuur 1-52 op p.64). Tijdens het onderzoek naar het toekomstige programma zal ook een menging van economische functies worden bekeken, met inbegrip van minder verkeersgenererende functies. Ten slotte kan ook hier de parking op Evolis en De Pluim worden ingezet voor dubbelgebruik, al is de afstand voor voetgangers met ruim 1 km vrij groot.

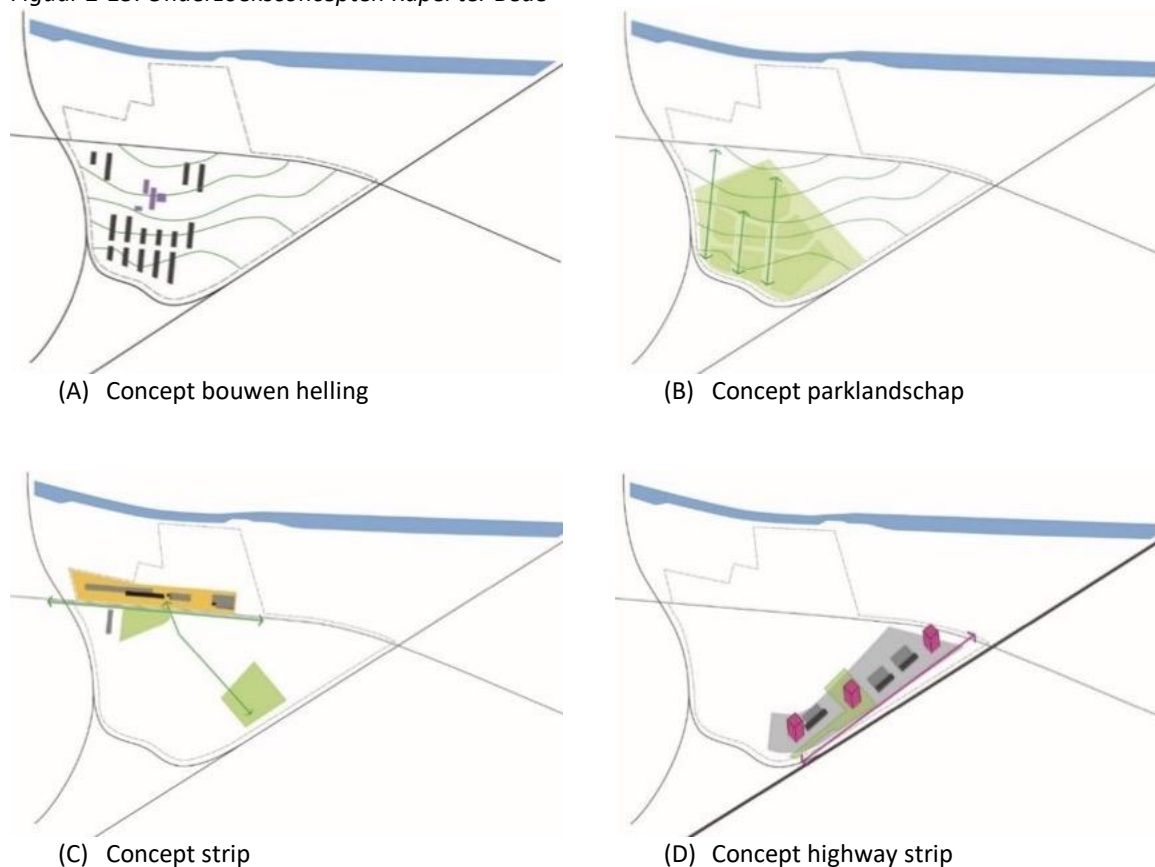
Voor het concept en de ontwerpprincipes gaat men uit van het volgende²¹:

- Het concept 'bouwen helling' (A) in combinatie met het concept 'parklandschap' (B), waarbij rekening gehouden wordt met het reliëf van de site (kwalitatief glooiend terrein);
- Het concept 'strip' (C) omvat de aanleg van een strip met de historisch waardevolle droogloodsen en met nieuwe volumes in het verlengde, als overgangszone tussen Littoral en Kapel ter Bede;

²¹ Afkomstig uit het voorbereidend ruimtelijk en ontwerp onderzoek (2018) waarbij de inrichtings- en masterplannen op Kortrijk-Oost werden geëvalueerd (masterplan Langwater, inrichtingsplan Evolis, inrichtingsplan Kapel ter Bede, aanpak WUG's Lange Munte etc.).

- Het concept 'highway strip' (D) omvat versterking van de identiteit, beeldkwaliteit, herkenbaarheid en uitstraling voor regionale functies langs de E17, met vrijwaring van het stuk bos (3 ha) in het westen.

Figuur 2-13: Onderzoekconcepten Kapel ter Bede



2.3.3. Conclusie

Samengevat kan gesteld worden dat de oprichting van een voetbalstadion op de site Kapel ter Bede mogelijk is binnen de huidige bestemming als gebied voor stedelijke activiteiten op grond van het afbakeningsRUP, maar weliswaar ongeschikt aan de ontwikkeling van onderzoeksactiviteiten in het kader van een wetenschapspark.

Rekening houdend met de ruimteclaims als gevolg van K-R8 voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Oost, is de site net groot genoeg om het maximumprogramma te huisvesten (vgl. met masterplan voor Kop van Evolis), waardoor de opties voor ruimtelijke inpassing van het stadion en aanvullend programma gelimiteerd zijn en een volledige herinrichting van de site zich opdringt. Door de hoogteverschillen (kwalitatief glooiend landschap) is een nivellering van het terrein immers noodzakelijk.²²

Echter, de toekomstvisie voor de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden op de site zijn gewijzigd en voorwerp van verder onderzoek binnen het planproces K-R8. Los van het feit dat er geen concrete vraag bestaat naar een wetenschapspark, speelt vooral de slechte (multimodale) bereikbaarheid van de site, wat haar potentieel als locatie voor stedelijke activiteiten van regionaal belang, zoals bv. een voetbalstadion, fnuikt. Enkel voor fietsers is er een goede ontsluiting (Guldenspoorpad), maar niet voor OV en ook de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer is ondermaats om sterk verkeersgenererende functies te faciliteren. Infrastructuurwerken zijn dus noodzakelijk om de site vlot en veilig bereikbaar te maken. De ontsluiting van de site Littoral (en ruimer de Kanaalzone) naar het hogere wegennet (R8/E17) is het voorwerp van verder onderzoek binnen het complex project KBK in functie van de potenties voor watergebonden bedrijvigheid.²³

²² Vanaf de straat Kapel ter Bede tot aan de onderzijde van de gebouwen al ruim 10 m en tot aan het complex Kortrijk-Oost nog eens 5 m.

²³ Eventueel kan de ontsluiting van de watergebonden bedrijvigheid in de Kanaalzone benut worden voor de gegenereerde verkeersstroom van de ontwikkelingen op Kapel ter Bede, maar deze mag geen druk te zetten op de nieuwe 'paperclip'.

Het een en ander maakt dat de site binnen de huidige fase van K-R8 minder de voorkeur geniet voor een programma met regionale dimensie in vergelijking met de andere locaties op Kortrijk-Oost (of Hoog-Kortrijk). De gewenste functies zijn te bekijken samen met de ontsluitingsmogelijkheden en af te stemmen met het complex project KBK, met inbegrip van minder verkeersgenererende functies. Een belangrijke randvoorwaarde is dat het Guldenspoorpad als fietssnelweg veilig wordt geïntegreerd (ongelijkvloerse kruisingen). Delen van het gebied zijn te behouden in functie van de verbindende groenstructuur. Ten slotte wordt deze locatie ook overwogen voor de uitbouw van een regionaal mobipunt (i.f.v. toekomstige ontwikkelingen), maar in feite leent de site zich daar minder goed toe aangezien een kernnetlijn ontbreekt en de site slecht ontsloten is voor autoverkeer. Een mobipunt moet als overstapplaats immers goed bereikbaar zijn voor meerdere vervoerswijzen.

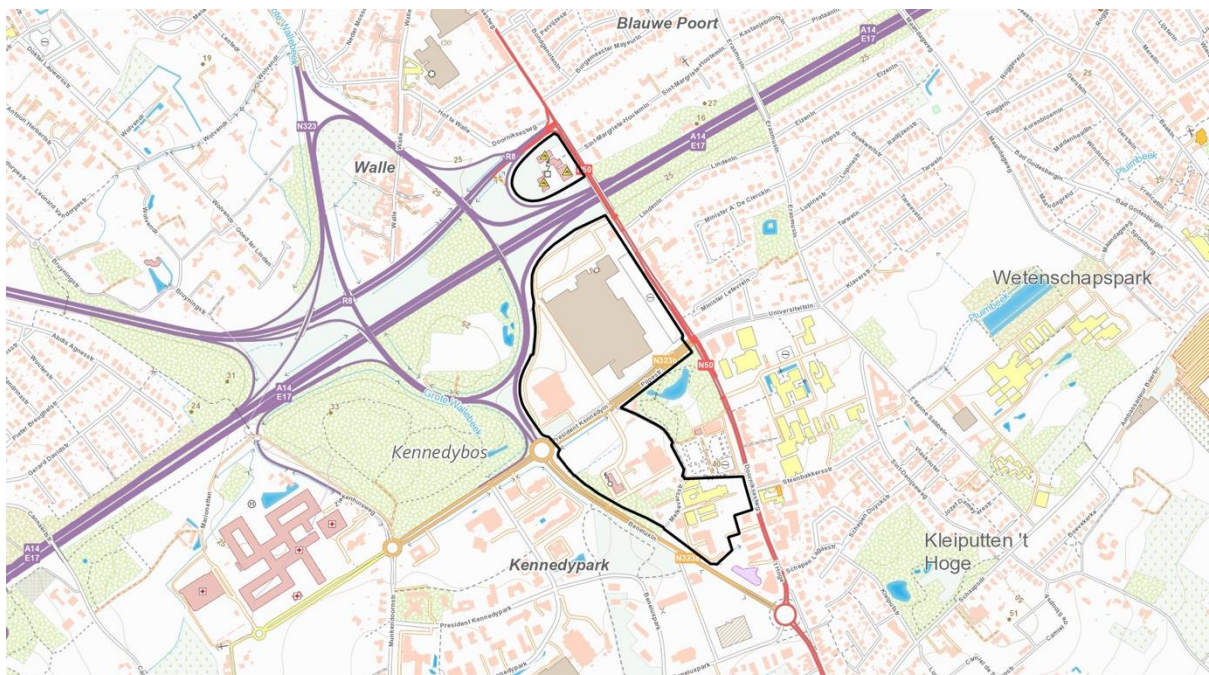
Met de keuze voor Kapel ter Bede als locatie voor de stadionontwikkeling maakt men zich dus sterk afhankelijk van twee lopende processen op bovenlokaal niveau: het GRUP K-R8 en het complex project KBK. Vooral KBK is relevant omdat daarbij de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer zal worden uitgewerkt. De Kanaalzone wordt maximaal benut voor watergebonden bedrijvigheid (incl. overslagactiviteiten/zwaairom) met aanpassing van de weginfrastructuur (de 'paperclip', Kanaalstraat en de Luipaardbrug). Het GRUP K-R8 zal hiermee afstemmen en onderzoekt toekomstige programma's voor de site waarbij – in tegenstelling tot het afbakeningsRUP – ook de ontwikkelingsmogelijkheden op delen van de site geschrapt worden (i.f.v. verbindende groenstructuur) dan wel beperkt (i.f.v. minder verkeersgenererende functies).

Een gemeentelijk initiatief voor de oprichting van een voetbalstadion moet natuurlijk rekening houden met deze toekomstvisies, ook al beschikt de site vandaag wel over de correcte bestemming. Het gemeentelijk RUP KVK-stadion zou zich in dat geval sterk afhankelijk maken van de gemaakte keuzes binnen het complex project KBK en hier rechtsreeks mee moeten afstemmen. Anderzijds zou dit planinitiatief contrasteren met het GRUP K-R8 dat, in afwachting van verder onderzoek, de ontwikkelingsmogelijkheden op Kapel ter Bede liever openlaat en opteert voor minder verdichting en meer groen. Dat betekent niet dat er niet ontwikkeld kan worden, maar het laat geen gerede twijfel dat een voetbalstadion met aanvullend programma het beoogde ruimschoots overtreft.

Vanuit de toekomstige bestemmingscontext is Kapel ter Bede dan ook geen geschikte locatie. De beoogde timing van de bouw in 2024 wordt hoogst onzeker omwille van de afstemming met lopende bovenlokale planprocessen en daarbij komt ook nog het onzekere statuut van de gronden. De eigenaar is daarenboven niet genegen om de gronden ter beschikking te stellen voor een voetbalstadion, waardoor er onderhandeld zal moeten worden.

2.4. Xpo

Figuur 2-14: Site Xpo op de luchtfoto en de topokaart



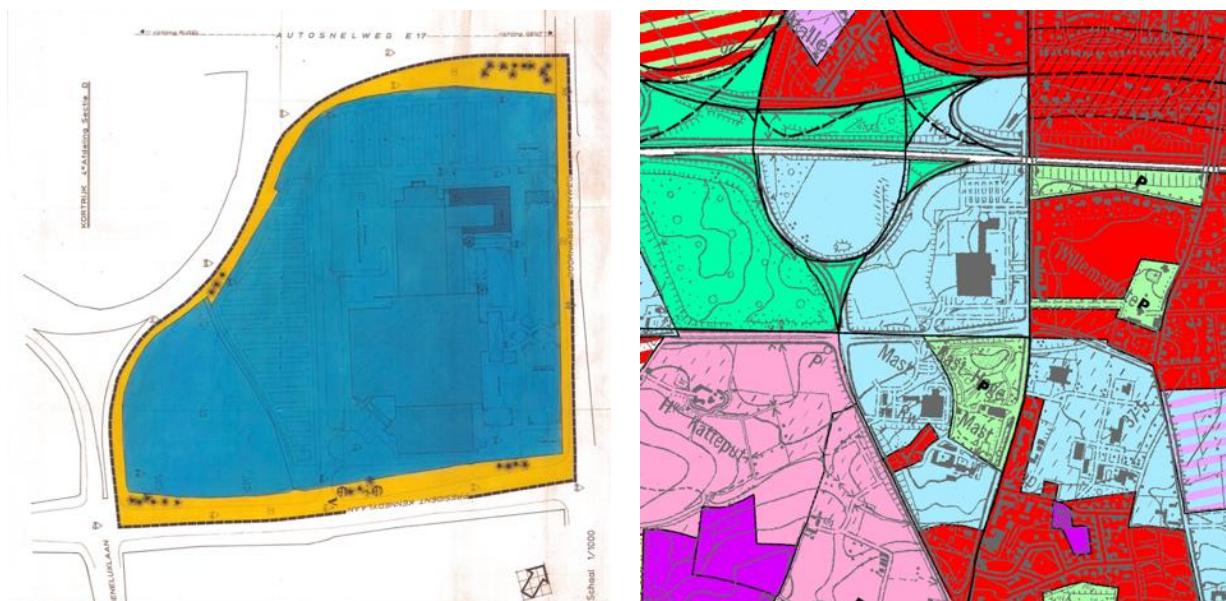
Voor de oprichting van het voetbalstadion wordt enkel gekeken naar het terrein van Kortrijk Xpo met de hallen en de Kinepolis, gelegen tussen het complex Kortrijk-Zuid (het 'ei'), de E17, de Doorniksesteenweg (N50) en de P. Kennedylaan. Daarnaast omvat deze site ook de brandweersite aan de overkant van de E17, die vrijkomt als gevolg van de herlokalisatie van de brandweer naar Evolis, de P&R aan de overkant van de P. Kennedylaan en aansluitend daarop de site Syntra West Kortrijk in het zuiden tussen de Doorniksesteenweg en de Beneluxlaan.

De brandweersite, P&R en Syntra West kunnen worden ingezet voor het parkeer- en/of aanvullend programma bij het stadion, mits afstemming met de andere processen die voor deze sites lopen, zoals het GRUP K-R8 en de reorganisatie van Syntra West samen met de POM (zie verder bij ontwikkelingen). Voor de beoordeling van de bestemmingscontext, richten we ons in hoofdzaak tot het voetbalstadion ter hoogte van het terrein Kortrijk Xpo.

2.4.1. Huidige bestemming

De omgeving van de Xpo met de brandweersite, de P&R en Syntra West zijn door het gewestplan bestemd als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut, met uitzondering van de smalle strook woongebied langs de Beneluxlaan. Voor de gronden van de Xpo wordt deze gewestplanbestemming verfijnd door het BPA Europark (Wijziging A van 25/03/1994) dat de site bestemt als gebied voor grootschalige gebouwen voor tentoonstellingen, beurzen, congressen, filmzalen, evenementen... met inbegrip van verblijfsaccommodatie en bijkomende parkeergelegenheid. Kleinschalige dienstverlenende functies zijn toegelaten als nevenbestemming ter ondersteuning van de grootschalige functies en voor de ruimere omgeving.

Figuur 2-15: Uitsnede grafisch plan BPA Europark en gewestplan



De specifieke stedenbouwkundige voorschriften van het BPA worden buiten beschouwing gelaten omdat ze in principe geen weigeringsgrond kunnen uitmaken voor een vergunningaanvraag (afwijkingmogelijkheid voor BPA's ouder dan 15 jaar cf. art. 4.4.9/1 VCRO), maar de site beschikt in elk geval over de juiste bestemming om een voetbalstadion op te richten. Gezien de ouderdom van dit BPA kan beargumenteerd worden dat een nieuwe beleidsvisie voor dit gebied kan worden opgemaakt waarbinnen een voetbalstadion met aanvullend programma als nieuw grootschalig complex wordt toegelaten. Een aandachtspunt is het statuut van de 'Hallen Kortrijk' als vastgesteld bouwkundig erfgoed en, in mindere mate, het beschermd monument en stads- en dorpsgezicht kasteel en park 't Hooghe, die geen deel uitmaken van de site, maar wel in het gezichtsveld liggen naast de P&R.

Bovendien zijn de gronden van de Xpo eigendom van de stad, behalve het VRT-kantoorgebouw. 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. De P&R is (deels) in handen van het AWV. Syntra kent ten slotte een versnipperde eigendomsstructuur. Een deel van de gronden werd recent verkocht aan de POM die nieuwe (nog onbekende) bouwplannen heeft en naast diensten voor openbaar nut zijn er op de site ook enkele privéwoningen gevestigd.

Net zoals bij de sites Kop van Evolis en Kapel ter Bede, moet ook voor Xpo rekening worden gehouden met de impact van ruimte-innames voor infrastructuur, onder meer voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Zuid (het 'ei') en andere ruimtevragen voor de ontwikkeling van dit gebied binnen het planproces K-R8. In de verfijnde startnota worden de mogelijke infrastructuurvarianten voor dit complex geselecteerd die het voorwerp zijn van verder onderzoek (zie voetnoot 17). Deze beletten in ieder geval de stadionontwikkeling niet. De optimalisatie van de weginfrastructuur wordt verder beschouwd samen met de gewenste ontwikkeling, zoals in dit geval een voetbalstadion met aanvullend programma dat als ontwikkelingsscenario wordt opgenomen in K-R8 (zie hierna).

2.4.2. Ontwikkelingen

Los van de mogelijke ruimteclaims voor de infrastructuurwerken, wordt de bestemming van de site Xpo en haar omgeving geëvalueerd qua ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden binnen het GRUP K-R8 met het oog op de reconversie en kwalitatieve verdichting in het plangebied (omgeving van Hoog-Kortrijk en Kortrijk-Oost).

De Xpo, de brandweersite, de P&R en Syntra zijn geselecteerd als verdichtingszones. Voor deze gebieden wordt een hogere dichtheid vooropgesteld, bij voorkeur in de vorm van programma's met een regionale dimensie (bv. bovenlokale functies gericht op zorg, evenementen, hoogwaardige ondernemingen, kantoren en diensten, hoger onderwijs...). Het gebied wordt immers goed multimodaal ontsloten en de geplande infrastructuurwerken aan het complex Kortrijk-Zuid zullen de verkeersintensiteiten van dergelijke programma's opvangen. Vanuit de inzet op de modal shift omvat dit tevens ingrepen voor de realisatie van duurzame en veilige fietsverbindingen (o.a. vrije fietsstroken op de N50) en een HOV-verbinding op de N50 vanuit het station met een vertakking en lus op Hoog-Kortrijk (o.a. vrije busstroken).²⁴ Ten slotte worden deze locaties, behalve Syntra, overwogen voor de uitbouw van een regionaal mobipunt ter opwaardering van de huidige P&R (zie hoger Figuur 1-46 op p.59).

Figuur 2-16: Ontwikkelingszones (met verdichting) op Hoog-Kortrijk (bron: GRUP K-R8)



Tijdens het verdere verloop van het planproces K-R8 worden de reconversie- en verdichtingsmogelijkheden van de verschillende deelzones onderzocht. De thans beoogde herbestemmingen zijn vanuit het verder onderzoek na te gaan in functie van een optimale afstemming tussen infrastructuur, mobiliteit en ruimte. Net zoals bij de site Kop van Evolis, is een voetbalstadion met aanvullend programma een realistisch ontwikkelingsscenario dat past binnen de toekomstvisie van K-R8 voor Xpo. Het onderzoek kan dus in functie daarvan worden bijgestuurd.

De verdichtingsstrategie voor de omgeving Xpo bestaat uit twee scenario's:

- Kortrijk Xpo blijft de hoofdfunctie, waarbij de mogelijkheden voor optimalisatie van de site worden onderzocht. Er wordt onder meer nagedacht om (naast de huidige Xpo) een ontwikkelings- en/of verdichtingsstrook toe te laten aan de rand van de N50 met een verweving van functies (kantoren, hotel, publieke en ondersteunende functies etc.). Ook de huidige parkeervelden vormen onderdeel van het onderzoek in functie van ontharding, compactere herinrichting...;
- Kortrijk Xpo verdwijnt (deels), waarbij de site breed wordt bestemd voor grootschalige stedelijke activiteiten (zoals kantoren, hotel, publieke en ondersteunende functies etc. maar evengoed ruimte voor expo) en gebruik gemaakt wordt van de potenties inzake dubbelgebruik van bestaande parkeerplaatsen (Vives, Decathlon, CM). Hierbij zou opnieuw in de ontwikkelings-/verdichtingszone langs de N50 kunnen voorzien worden. Een multifunctioneel voetbalstadion past in dit scenario.

²⁴ Dit is af te stemmen met de lokale Toekomstvisie Kortrijk Fietst enerzijds en anderzijds het versterken van de stadswijken rond de Noord-Zuid-as, zoals opgenomen in het toekomstplan Kortrijk 2025.

Naast de twee scenario's voor de site Xpo zelf, wordt in het verdere ontwerp onderzoek ook de mogelijkheid bekeken om Hoog-Kortrijk, ter hoogte van Xpo, beter te verbinden met de binnenstad aan de overzijde van de E17. Dit kadert binnen het versterken van de Noord-Zuid-as (heraanleg Doorniksewijk en Doorniksesteenweg), zoals opgenomen in het Toekomstplan Kortrijk 2025. De stad is van plan hier slim verdichten met respect voor de bestaande omgevingskwaliteit, zodat dit stadsdeel meer wordt dan louter een invalsweg. Het voorliggend concept voorziet om de brug over de E17 te verbreden in functie van nieuw kwalitatief publiek domein. Op deze manier worden ook de potenties langs de N50 geoptimaliseerd. Afhankelijk van de gekozen variant voor het complex Kortrijk-Zuid, wordt ook de binnenruimte van het 'ei' ten zuiden van de E17 betrokken in het scenario.



De verkeersstudies en het ontwerp voor de heraanleg van de Doorniksewijk en de Doorniksesteenweg zullen in het najaar gestart worden en ongeveer drie jaar in beslag nemen. De effectieve start van de riolerings- en wegenwerken is dus pas gepland na 2024.

Figuur 2-17: Onderdelen Toekomstbestendige stadswijken langs de Noord-Zuid-as (bron: Toekomstplan Kortrijk)

Over de ontwikkelingsmogelijkheden op de brandweersite zijn nog geen concrete uitspraken mogelijk omwille van de grote afhankelijkheid van de ruimteclaims in functie van de optimalisatie van het complex Kortrijk-Zuid of de sluiting van de R8 tussen de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost. Gelet op de goede ligging langs de N50 (met HOV-verbinding) wordt er wel een ruimtelijk programma beoogd. De site is ook een belangrijke zichtlocatie voor de stad, zodat potenties voor kantoren, maar ook bv. diensten en hotel te onderzoeken zijn. Hier liggen dus kansen om te verdichten zoals bv. een deel van het aanvullend programma complementair aan het voetbalstadion.

Op de hoek van de President Kennedylaan en de Beneluxlaan zijn de huidige P&R en districtsgebouwen van het AWW gelegen. Deze parking telt 460 plaatsen en wordt vandaag de dag onderbenut. De komst van de HOV-as kan daarin verandering brengen. Dankzij de gunstige ligging langs de HOV-as heeft dit gebied ook bijkomende

ontwikkelingspotenties. De site P&R en (een gedeelte van) de site AWV worden dan ook gezien als locatie om te verdichten met een programma van stedelijke functies.

De toekomstplannen voorzien hier de mogelijke ontwikkeling van bv. kantoren, diensten en/of andere stedelijke functies in combinatie met de verdere uitbouw van de P&R tot een regionaal mobipunt. Hierbij is te onderzoeken of de P&R een plek kan zijn voor gezamenlijk parkeren op Hoog-Kortrijk. Er kan ook geopteerd worden voor een volledige ontwikkeling van de site met stedelijke functies, waarbij de P&R wordt verplaatst naar de site Xpo. De ontwikkeling op de site kan voorzien worden van compacte en hogere kopgebouwen die fungeren als entree naar Hoog-Kortrijk. Ook de gronden van het AWV hebben potenties om in de toekomst op te verdichten. De ontwikkeling van de P&R en de AWV-site dient in onderlinge afstemming te gebeuren en gekoppeld met de toekomstplannen voor Syntra en park 't Hooghe (zie verder).

In het kader van de stadionontwikkeling op de gronden van de Xpo, leent de P&R zich natuurlijk in de eerste plaats voor het opvangen van de parkeervraag, al dan niet in combinatie met een regionaal mobipunt en pas in tweede orde voor (delen van) het aanvullend programma. Om tot een parkeerbalans in evenwicht te komen, worden uiteraard ook de mogelijkheden tot dubbelgebruik van parkeerplaatsen met de andere spelers op Hoog-Kortrijk mee geëvalueerd.

Syntra is een van de drie onderwijscampussen op Hoog-Kortrijk (naast Vives en KULAK) die samen van strategisch belang zijn voor de stad en de ruimere regio. Vanuit K-R8 wordt vooral ingezet op het sterker verbinden van deze campussen tot een 'one-campusmodel', met een belangrijke rol voor de verbindende groenstructuur (i.f.v. wandel- en fietsnetwerk).

Dit betekent dat elk van de drie campussen verdichtingsmogelijkheden krijgt, gekoppeld aan het vergroenen van hun campus. Daarnaast wordt er een standstill-parkeerbeleid gevoerd en zal de multimodale bereikbaarheid tussen de campussen gepromoot worden met de komst van de HOV-verbinding (gezamenlijk schoolvervoerplan).



Figuur 2-18: Visualisatie verbindende groenstructuur t.h.v. Hoog-Kortrijk (bron: GRUP K-R8)

Syntra heeft zelf plannen voor de herinrichting van haar site in de vorm van een kleinere, compactere campus, waarbij ze de recente gebouwen behoudt en de overige sloop. De vergunningsaanvraag is in voorbereiding.²⁵ Een deel van de gronden – aansluitend bij kasteel 't Hooghe – komen in handen van de POM die hier bijkomende gebouwen wenst te realiseren. Momenteel worden de potenties voor het slim en kwalitatief verdichten van deze gronden gezamenlijk onderzocht, maar de concrete bouwplannen van de POM zijn nog niet bekend. Hierbij wordt toepassing gemaakt van de volgende ruimtelijke inrichtingsprincipes²⁶:

- Het verhogen van de leesbaarheid van de site, met ook een verhoogde zichtbaarheid aan de kant van de Doorniksesteenweg;
- Het vergroenen van de site met ook het optimaliseren van de fietsverbindingen. Hierbij kan ook de aanleg van de fietsbrug over de Beneluxlaan (onderdeel BFF), die zorgt voor een verbinding met het westelijke deel van Hoog-Kortrijk en verder richting Marke en Aalbeke, een rol spelen (zie hoger fietsroute 8 - Figuur 1-21 op p.33);
- Reorganisatie van het parkeren, waarbij wordt ingezet op dubbelgebruik van parkeerplaatsen in samenwerking met de POM en interferentie met fietsverbindingen wordt vermeden;

²⁵ Dat is ook meteen de reden waarom de site Syntra ten opzichte van het locatieonderzoek (Arcadis, 2020) niet langer weerhouden is als locatiealternatief voor het voetbalstadion. De bouwplannen zijn immers te ver gevorderd en de stad Kortrijk staat achter deze ontwikkeling.

²⁶ Afkomstig uit het voorbereidend ruimtelijk en ontwerpend onderzoek waarbij het niet-gevalideerde masterplan Hoog-Kortrijk van 2012 als vertrekbasis diende. Het masterplan wordt momenteel geactualiseerd en moet de ruimtelijke beleidsdoelstellingen gesteld vanuit het GRUP K-R8, met name i.k.v. de mogelijke herbestemmingen inzake reconversie/kwalitatieve verdichting en de verbindende groenstructuur, verder vertalen in een toekomstig ruimtelijk programma. De goedkeuring van de geactualiseerde versie door het CBS is gepland voor dit jaar.

- Er is rekening te houden met het aangrenzend landhuis/kasteel 't Hooghe beschermd als monument en het bijhorende park beschermd als stads- en dorpsgezicht.

Mits inachtneming van deze inrichtingsprincipes, kunnen de vrijgekomen gronden op Syntra die nu toebehoren aan de POM, eventueel ingezet worden voor (delen van) het aanvullend programma bij het voetbalstadion.

2.4.3. Conclusie

In het kader van de stadionontwikkeling wordt voor de site Xpo een ruime contour gehanteerd. De site en haar omgeving worden conceptmatig als één geheel behandeld in afwachting van het ontwerp onderzoek van de stad naar de inpassing van het voetbalstadion en aanvullend programma. Dit is niet essentieel in functie van de herbestemmingen. De Xpo-site zelf (incl. Kinopolis en VRT-gebouw) en de site van de P&R beschikken over de juiste bestemming en voldoende ruimte om het maximumprogramma te huisvesten (vgl. met masterplan voor Kop van Evolis). Hierbij kan geopteerd worden om het parkeerprogramma op de Xpo-site zelf op te vangen (zo dicht mogelijk bij het stadion), waardoor de site P&R vrijkomt voor een van de aanvullende functies (bv. hotel).²⁷

De andere zones in de omgeving, waaronder de brandweersite, de site van het AWV naast de P&R en delen van de site Syntra die vrijkomen als gevolg van de herinrichting naar een kleinere en compactere campus, kunnen ook ingezet worden voor (delen van) het aanvullend programma, al is die piste vandaag nog louter conceptueel omdat er vanuit de stadionontwikkeling nog geen concrete ruimtevrage rijst voor het gebruik van deze gronden. In tegenstelling tot de gronden van de Xpo en de P&R, zijn deze overigens niet in eigendom van de stad Kortrijk en dus minder zeker in termen van beschikbaarheid voor de start van de bouwwerken in 2024. Aangezien deze gebieden allemaal bestemd zijn als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut, is in het kader van het aanvullend programma wel (voor bepaalde delen) een herbestemming vereist.

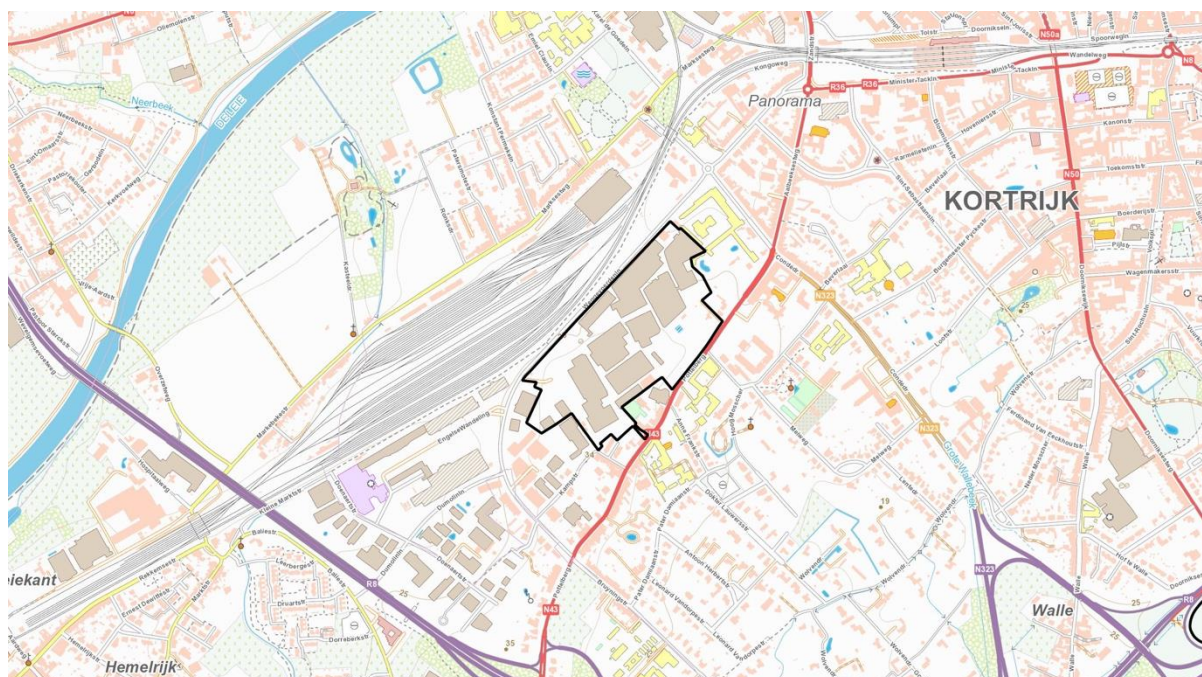
De site Xpo en haar directe omgeving (m.u.v. deel Syntra) zijn vrij van vergevorderde planprocessen of andere actieve stappen in gebiedsontwikkeling. Voor Xpo en vooral de brandweersite moet rekening gehouden worden met de mogelijke ruimteclaims voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Zuid in het kader van K-R8, maar dit verhindert de oprichting van een voetbalstadion op de gronden van Xpo niet. Het GRUP K-R8 selecteert het gebied tevens als verdichtingszone voor grootschalige stedelijke programma's met een regionale dimensie. Als gevolg hiervan zet K-R8 in op een betere multimodale bereikbaarheid door optimalisatie van de fietsroutes, een HOV-verbinding en de uitbouw van een regionaal mobipunt ter opwaardering van de P&R Expo.

Als besluit kunnen we stellen dat voor de oprichting van een voetbalstadion op de site Xpo volgens de huidige bestemming in principe geen gemeentelijk planinitiatief is vereist, maar gelet op de ouderdom van het BPA wel aangewezen en vereist indien naast de Xpo-site zelf + P&R nog andere deelzones in de omgeving mee worden opgenomen voor het aanvullend programma (gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut). Het gemeentelijk RUP KVK-stadion strookt in dit geval met de gewenste ontwikkeling die het GRUP K-R8 vooropstelt.

²⁷ Dan is wel een herbestemming nodig van de site P&R die volgens het gewestplan bestemd is als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut. Al kan er in dit geval ook beargumenteerd worden dat het slechts om een beperkt gebied gaat waarvan de verouderde gewestplanbestemming een nieuwe dynamiek en maatschappelijk waardevolle en ruimtelijk kwalitatieve invulling verhindert. Mits naleving van de toepassingsvoorwaarden van het regellu kader van art. 4.4.7, §2 VCRO kan er voor de vergunningsaanvraag een afwijking worden gevraagd op het gewestplan in het kader van de 'handelingen van algemeen belang' (PPS) met een 'ruimtelijk beperkte impact' (Omzendbrief RO 2017/01 'Een gedifferentieerd ruimtelijk transformatiebeleid in de bebouwde en onbebouwde gebieden').

2.5. Weggevoerdenlaan

Figuur 2-19: Site Weggevoerdenlaan op de luchtfoto en de topokaart



2.5.1. Huidige bestemming

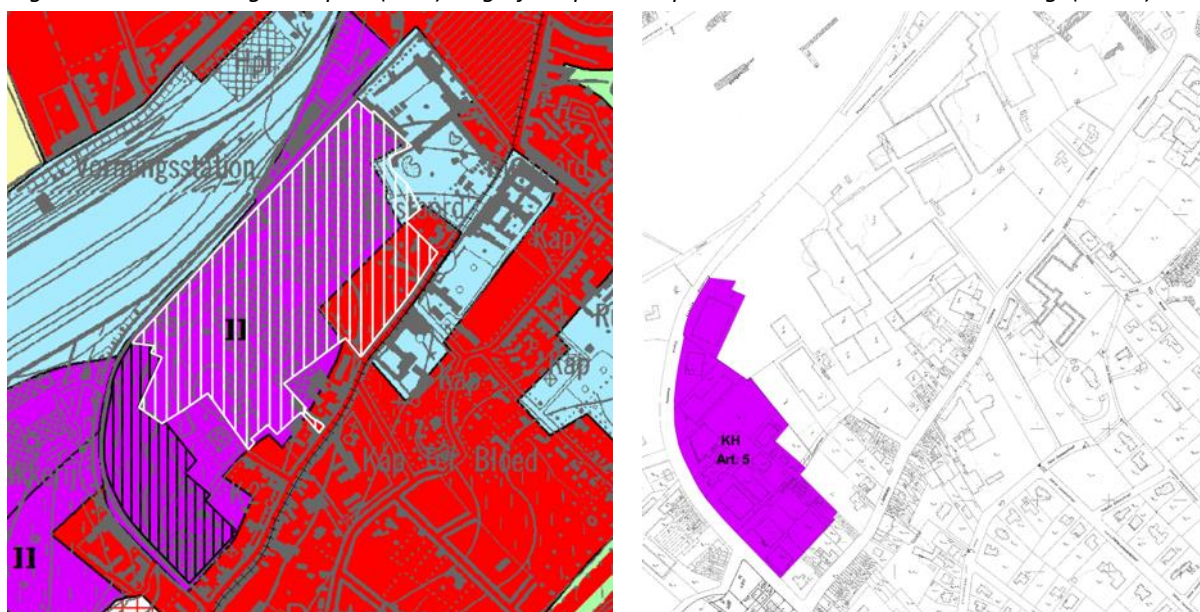
De figuur hierna toont de bestemming van de site Weggevoerdenlaan (witte arcering) volgens het gewestplan. Het overgrote deel van de gronden is bestemd als gebied voor milieubelastende industrieën. Verder is aan de noordoostelijke rand een kleine strook gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut aanwezig en in het oostelijke deel van de site een stuk woongebied dat naast de weg 'Pottelberg' (N43) ligt (telt één woning).

Het gebied ten zuidwesten van de site (zwarte arcering) is cf. het afbakeningsRUP bestemd als specifiek regionaal bedrijventerrein voor grootschalige kleinhandel, maar behoort voor alle duidelijkheid niet tot het plangebied.²⁸

²⁸ Artikel 5 van het deelplan 7j 'Kleinhandelszone Pottelberg'.

Voor de oprichting van een voetbalstadion op deze site is dus een herbestemming vereist. Ten opzichte van de sites Kop van Evolis, Kapel ter Bede en Xpo, betekent dit een wijziging van 'kleur' of harde bestemming, want die sites zijn reeds (deels) bestemd voor stedelijke activiteiten, terwijl het in dit geval om industriegebied gaat.²⁹

Figuur 2-20: Uitsnede gewestplan (links) en grafisch plan deelplan 5 'Kleinhandelszone Pottelberg' (rechts)



De huidige bestemming is overigens niet langer in overeenstemming met de beleidsvisie van de stad. De gronden behoren toe aan de firma van Marcke en zijn quasi volledig bebouwd met loodsen en industriële gebouwen. Het bedrijf heeft zijn activiteiten verhuisd naar LAR Zuid, waardoor de site vrijkomt voor een nieuwe invulling. Hierbij is het wel de bedoeling om het industrieel patrimonium zoveel mogelijk te behouden in functie van het nieuwe programma. Het gebouw 'Tentoonstellingspaviljoen Expo 58' op de site is beschermd als monument. Voor de oprichting van het voetbalstadion zelf en het parkeergebouw, zal een deel van de gebouwen gesloopt moeten worden. Het aanvullend programma (50.000 m² - vgl. met masterplan voor Kop van Evolis) kan volledig worden ondergebracht in de rest van de loodsen, waarna nog steeds een aanzienlijk deel van de beschikbare ruimte overblijft voor een ander bijkomend programma (30.000 m²).

Het GRS spreekt zich enkel uit over de kleinhandelszone 'de Pottelberg' ten oosten van de Engelse Wandeling. Voor een herbestemming van de site Weggevoerdenlaan kan wel aanknoping gevonden worden bij de evaluatie van de zones voor milieubelastende industrieën in het kader van de gewenste ruimtelijke economische structuur want het betreft een verlaten bedrijfssite ingekapseld in woonomgeving, waar ruimte kan gemaakt worden voor bedrijven, wonen, recreatie (bv. voetbalstadion) of een gemengde bestemming (zie hoger deel 1, §C.1.1.1). Bij het vastleggen van deze nieuwe bestemmingen zijn bereikbaarheid en schaal belangrijke afwegingscriteria.

De site is goed bereikbaar. Ze wordt rechtstreeks ontsloten door de secundaire weg N43 (Pottelberg), waarvan de stad wel aan de provincie suggereert om deze te downgraden naar een lokale weg, zodat het segment tussen de R8 en R36 niet langer geselecteerd is als invalsweg (zie hoger deel 1, §C.2.1.3). Voor fietsers is er verbinding met routes van het fietssnelwegennetwerk, het BFF en lager. De site wordt ook bediend door lijnen van het aanvullend net. Bijkomend voordeel is de ligging van het station op wandelafstand (ca. 1,5 km). Dat laatste geldt vooral voor het aanvullend programma en minder voor de supporters.

Wel wordt er een impact verwacht op de verkeersintensiteiten naar de R8 ten koste van de verkeersleefbaarheid in de omgeving. Dit is vooral te wijten aan het aanvullend programma, want het verkeer voor voetbalwedstrijden kan ontsloten worden via de Engelse wandeling die door de kleinhandelszone loopt en waar de piekbelasting op matchdagen bijgevolg minder hinder veroorzaakt. Een optimalisatie van de weginfrastructuur rond de site is dan ook noodzakelijk. De kleinhandelszone biedt wel mogelijkheden tot dubbelgebruik van ca. 800 parkeerplaatsen.

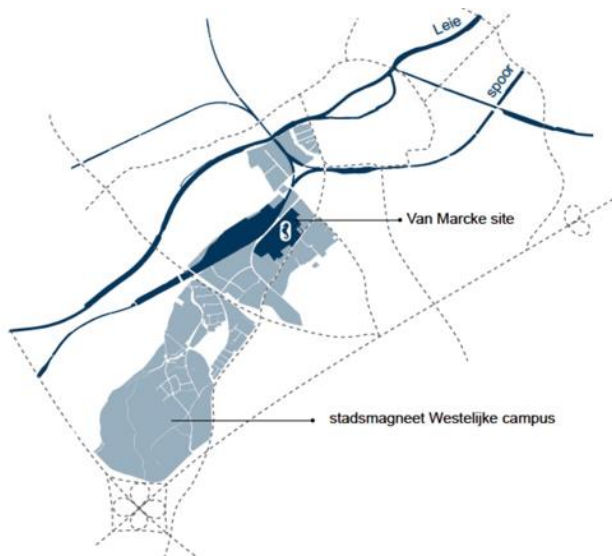
²⁹ Behalve dan het onderdeel 'bedrijvigheid' van het aanvullend programma wat paars kan blijven (of lightversie in "purper" voor KMO's).

Samengevat kan gesteld worden dat het GRS voldoende grond biedt voor de opmaak van een gemeentelijk RUP KVK-stadion op deze locatie in het kader van een reconversie (vooral functioneel, met behoud van bebouwing). In tegenstelling tot de hoger besproken sites, betekent dit wel een volledige herbestemming van industriegebied naar onder meer gebied voor stedelijke activiteiten. De huidige multimodale bereikbaarheid van de site laat dit toe, maar onder voorbehoud van de mogelijke impact op de verkeersintensiteiten op de N43. Zeker omdat deze secundaire weg volgens de stad beter geschikt is als lokale verbindingsweg dan als invalsweg naar het centrum.

2.5.2. Ontwikkelingen

Sinds het GRS is de beleidsvisie geactualiseerd met het Ruimtepact 2025 'Kortrijk, de stad die we willen zijn', dat in afwachting van het nieuwe beleidsplan ruimte Kortrijk, als basis dient voor alle toekomstige ontwikkelingen. Hierin wordt wel een specifieke visie voor de site Weggevoerdenlaan vooropgesteld, die deel uitmaakt van de stadsmagneet 'Westelijke campus'. De stad beschouwt dit gebied als een bijzondere plek voor stadsontwikkeling waar slim verdicht kan worden (zie hoger deel 1, §C.3.1.2).

De leegstaande bedrijfspanden van Van Marcke staan aangeduid als 'bedrijvigheid in nieuwe stadsmagneet'. Deze kunnen teruggegeven worden aan nieuwe vormen van bedrijvigheid en industrie, zodat er elders in de stad geen nieuwe terreinen worden aangesneden. Alle vormen van ondernemen zijn welkom, zolang het maar past binnen de draagkracht van de omgeving. Woningen kunnen als nevenfunctie met het oog op een levendige wijk en meervoudig gebruik van het bedrijfspatrimonium. Een bijkomende troef is de koppeling tussen ondernemen en onderwijs, vanwege de nabijgelegen scholencampussen.



Figuur 2-21: Situering Van Marcke site t.o.v. de stadsmagneet Westelijke campus

In de regiovisie RECOVER wordt het gebied 'Marke/Pottelberg' aangeduid als regionale hub: een randstedelijk gebied met optimale autobereikbaarheid en de potentie om nieuwe regionale/bovenlokale programma's op te nemen die niet inpasbaar zijn in het centrum en dus complementair met het kernversterkend beleid kunnen zijn (zie hoger deel 1, §D.1.1). Bij verdere ontwikkeling moet dit gebied zo goed mogelijk geïntegreerd worden in het gewenste OV-netwerk met multimodale overstapfaciliteiten (auto, OV en fiets). Als toekomstige bestemming voor de site Weggevoerdenlaan wordt een reconversie naar lokaal bedrijventerrein vooropgesteld. Een goede doorstroming van het OV op de N43 is een belangrijk aandachtspunt bij de verdere ontwikkeling. Vanuit de stad zijn er concrete plannen om de fietssnelweg (F367 Kortrijk – Moeskroen) vanuit het centrum van Marke te verbinden met het Bruyningpad en het Guldenspoorpad (zie hoger fietsroute 16 - Figuur 1-23 op p.33).

Hoewel de stadionontwikkeling nog steeds inpasbaar is binnen deze nieuwe stedelijke en regionale beleidsvisie, is de stad gestart met actieve stappen voor herontwikkeling van deze site. Het beoogde programma valt niet te rijmen met een voetbalstadion, zodat het gemeentelijk RUP KVK-stadion hier kruist met een ander planinitiatief.

Al in 2018 sloot de stad een samenwerkingsovereenkomst met (grotendeels enige) grondeigenaar Van Marcke. Zij wenst hier geen nieuw groot regionaal bedrijf, maar een multifunctioneel stadsdeel met een sterke focus op bedrijvigheid, werken, leren en leven, wat volledig aansluit bij de visie van het Ruimtepact.³⁰ In navolging hiervan werd samen met het Team Vlaamse Bouwmeester een oproep gelanceerd voor de opmaak van een masterplan

³⁰ Zie besluit Gemeenteraad 2 juli 2018; Besluit College van Burgemeester en Schepenen van 6 mei 2019; Besluit van Burgemeester en Schepenen van 20 december 2021.

voor de site. Dit masterplan wordt politiek gedragen en een ontwerpteam werkt aan de juridisch-planologische verankering ervan in een gemeentelijk RUP dat werd opgestart in mei 2019 (startnota is nog in voorbereiding).

Het masterplan vertrekt niet vanuit het klassieke tabula rasa scenario met totale afbraak en nieuwbouw, maar kiest voor een invulling die de historische kracht van de bestaande site weet te behouden, te verbouwen, te hervormen en te herdenken in zijn functionele nood van vandaag én morgen. De bestaande gebouwen blijven dus herkenbaar in het nieuwe concept. Om de flexibiliteit en rechtszekerheid in de toekomst te maximaliseren, werd een duidelijk en eenvoudig ruimtelijk kader uitgewerkt als basis voor alle toekomstige ontwikkelingen op de site. Het ruimtelijk werkkader is vormgegeven vanuit het concept van stedelijke kamers en publieke voegen.

Figuur 2-22: Inrichtingsvisie Van Marcke site (bron: visiebundel OMGEVING, UAU/collectiv))



De stedelijke kamers zijn de ontwikkelingsvelden die vooral gericht zijn op economische functies (o.a. KMO's, R&D met school, kantoren, retail, markthal...) en daarnaast een beperkt aandeel recreatie, cultuur en wonen. Deze transformeren in de tijd door wijzigend gebruik en evoluerende bebouwing. De publieke voegen vormen de publieke ruimte tussen de verschillende stedelijke kamers. De voegen verbinden de stedelijke kamers met elkaar en verankeren de Van Marcke-site binnen het stedelijke weefsel van Kortrijk. Na een eerste clean-up van de site ontstaat een mooi en waardevol casco geheel dat meteen dienst kan doen voor tijdelijk ruimtegebruik (lasershooting, exposities, showrooms...) of de basis vormt voor een definitief gebruik.

Hieruit volgt dat er voor de site al heel wat ontwerpend onderzoek is gebeurd. De onderhandelingen met Van Marcke zijn bovendien ver gevorderd. Een wijziging van het programma voor een voetbalstadion met aanvullend programma ligt in deze fase dan ook zeer moeilijk. De haalbaarheid van het stadion moet in dat geval worden afgewogen ten opzichte van de inrichtingsvoorwaarden uit het masterplan.

2.5.3. Conclusie

Een herbestemming van de site Weggevoerdenlaan voor de stadionontwikkeling is in principe mogelijk op basis van het GRS in functie van de evaluatie van de zones voor milieubelastende industrieën, maar in dat geval is een optimalisatie van de weginfrastructuur noodzakelijk.

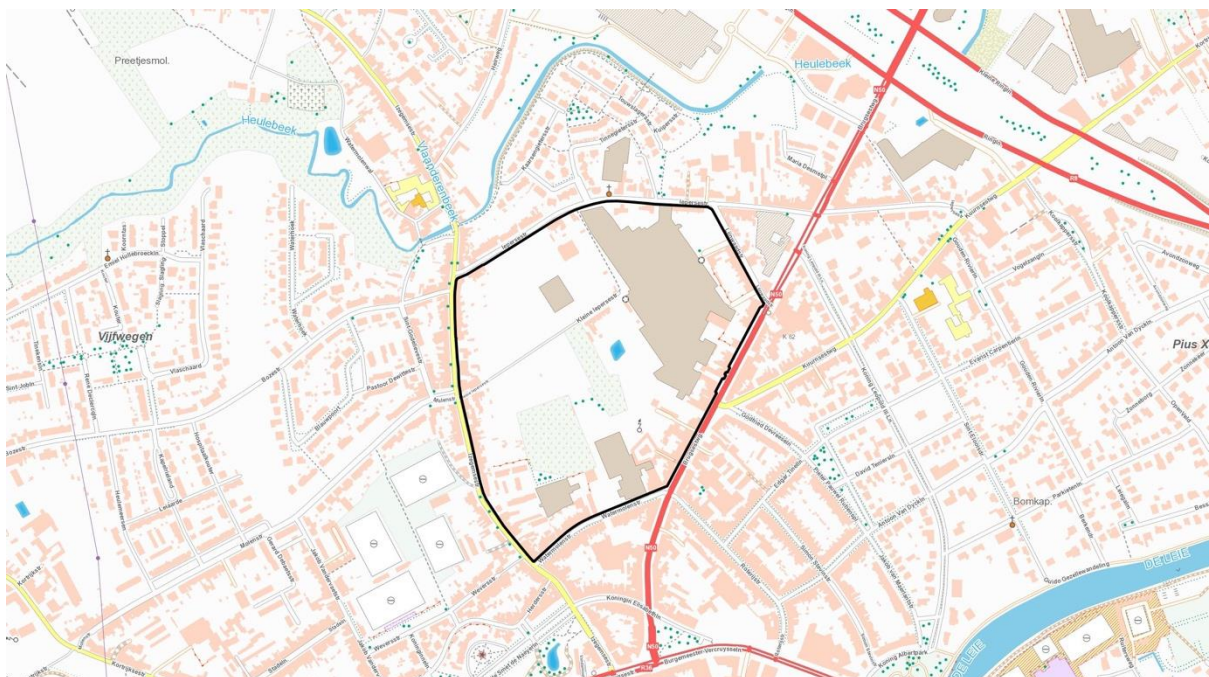
Deze evaluatie gebeurde in feite met de nieuwe ontwikkelingsperspectieven voor de Van Marcke-site die vanuit de stad in het Ruimtepact (bedrijvigheid in nieuwe stadsmagneet) en vanuit de regio in REKOVER (regionale hub) zijn vooropgesteld. De gunstige ligging tussen het treinstation en de Pottelberg, vlak bij enkele scholen en op wandelafstand van het centrum, maken deze locatie van strategische belang voor nieuwe ontwikkelingen in het randstedelijk gebied die complementair zijn aan de binnenstad.

De stad beoogt hier een nieuw multifunctioneel stadsdeel met een sterke focus op bedrijvigheid, werken, leren en leven (als alternatief voor greenfieldontwikkeling). De eerste stappen om een RUP op te maken, zijn gezet. Het is daarom niet wenselijk om dit planvoornemen nog te wijzigen voor het voetbalstadion. Bovendien zijn de onderhandelingen met de eigenaar ver gevorderd, wat de beoogde timing van de bouw in 2024 erg bemoeilijkt.

We kunnen besluiten dat het vanuit beleidsmatig oogpunt niet wenselijk is deze site te herbestemmen in functie van de stadionontwikkeling aangezien de stad Kortrijk als plannende overheid al een planinitiatief is gestart voor deze site en hier een andere ontwikkeling voor ogen heeft. Het is in dat geval de verantwoordelijkheid van de stad om te oordelen of het al dan niet wenselijk is dit programma alsnog te combineren met het voetbalstadion.

2.6. Brugsesteenweg

Figuur 2-23: Site Brugsesteenweg op de luchtfoto en de topokaart



2.6.1. Huidige bestemming

De site Brugsesteenweg is volgens het gewestplan bestemd als gebied voor milieubelastende industrieën. Langs de oostelijke (Izegemsestraat) en westelijke rand (Brugsesteenweg) zijn smalle stroken woongebied aanwezig, en ook aan de noordelijke rand (Iepersestraat) zijn er twee kleine zones aangeduid als woongebied. Hiermee is deze site het enige locatiealternatief dat volledig zit ingekapseld in woongebied. De stadionontwikkeling beperkt zich wel enkel tot het industriegebied, maar centraal op de site zijn zes (zonevreemde) woningen gesitueerd op het einde van de Kleine Iepersestraat die bij de realisatie van een voetbalstadion niet behouden kunnen blijven.

Voor de stadionontwikkeling is dus een herbestemming vereist. Net zoals de site Weggevoerdenlaan betekent dit ook hier een wijziging van 'kleur' of harde bestemming, want de overige locatiealternatieven zijn al (deels) bestemd voor stedelijke activiteiten, terwijl het hier industriegebied betreft.³¹

Figuur 2-24: Uitsnede gewestplan (links) en GRB-basiskaart Vlaanderen (rechts)



Gelijkaardig aan de site Weggevoerdenlaan geldt ook voor deze site dat de gewestplanbestemming niet langer in overstemming is met de beleidsvisie van de stad, in die zin dat de stad hier geen (uitbreiding) van grootschalige industriële activiteiten wenst. De gronden behoren toe aan de firma Van Marcke en een aantal andere eigenaars. De westelijke helft wordt volledig ingenomen door de bedrijfsgebouwen van Van Marcke Technics en Mewaf. Centraal op de site is een opslagloods aanwezig met opslag in open lucht (tegenover de woningen). De oostelijke helft bestaat uit onbebouwde percelen die in landbouwgebruik zijn. Sinds Van Marcke zijn activiteiten hier heeft stopgezet, is de site vrijgekomen en ook de andere eigenaars (vnl. van de onbebouwde percelen) zijn bereid om de zgn. Mewaf-site nieuw leven in te blazen. Het industrieel patrimonium biedt in elk geval voldoende ruimte voor een aanvullend programma (bv. bedrijvigheid, kantoren en vrije tijd – vgl. met masterplan voor Kop van Evolis). Het voetbalstadion zelf kan dan centraal op de onbebouwde percelen worden gepositioneerd en ten zuiden ervan het parkeergebouw en het hotel.

De Mewaf-site (site Brugsesteenweg) maakt in het GRS deel uit van twee verschillende deelruimtes, namelijk de stadswijken en de randstedelijke kernen (zie hoger deel 1, §C.1.2.2). In de stadswijken wordt er gestreefd naar stedelijke vernieuwing ter verbetering van de leefbaarheid in de (verouderde) woonwijken door reconversie van verlaten bedrijfspanden, de inbreng van meer groen, het verbeteren van het wooncomfort en het stimuleren van een sociale mix. De site behoort tevens tot de randstedelijke kern Watermolen waar men de woonfunctie wil versterken door middel van nieuwe woonprojecten aansluitend bij de kern en een verweving van functies. De bestaande bedrijven langs de R8 en de Brugsesteenweg, waaronder de Mewaf-site, krijgen de nodige ruimte voor uitbreiding. Het bindend gedeelte bepaalt dat voor het gebied tussen de bedrijven op de Mewaf-site en de kern Watermolen een RUP ambachtelijke zone Watermolenstraat/Iepersestraat moet worden opgemaakt voor de realisatie van 4 ha nieuw lokaal bedrijventerrein ten dienste van KMO's (zie hoger deel 1, §C.1.1.1).

Voor geen van beide deelruimtes is er sprake van de ontwikkeling van grootschalige stedelijke functies zoals een voetbalstadion. Hiervoor kan in het GRS wel aanknopng gevonden worden bij de evaluatie van de zones voor milieubelastende industrieën in het kader van de gewenste economische structuur (vgl. site Weggevoerdenlaan), want het gaat immers om een verlaten site ingekapseld in woonomgeving waar ruimte gemaakt kan worden voor bedrijven, wonen, recreatie (bv. voetbalstadion) of een gemengde bestemming (zie hoger deel 1, §C.1.1.1). Bij het vastleggen van deze nieuwe bestemmingen zijn bereikbaarheid en schaal belangrijke afwegingscriteria.

De site is goed bereikbaar. Ze wordt rechtstreeks ontsloten door de secundaire weg N50 (Brugsesteenweg). Voor fietsers is er verbinding met het fietssnelwegennetwerk, het BFF en lager. De site wordt bediend door lijnen van het kernnet, aanvullend en functioneel net. Het station ligt op een afstand van iets meer dan 2 km van de site.

³¹ Behalve dan het onderdeel 'bedrijvigheid' van het aanvullend programma wat paars kan blijven (of lightversie in "purper" voor KMO's).

Echter, de impact van de verkeersintensiteiten als gevolg van piekmomenten op matchdagen en het aanvullend programma zullen sterke hinder veroorzaken op de N50 die een denses stedelijk weefsel doorkruist, wat ten koste van de leefbaarheid in het gebied zal gaan. Het risico op een beperkte verkeersafwikkeling op de N50 zal immers sluiproutes door de dichtbebouwde omgeving in de hand werken. Bovendien kan de site vanuit de N50 enkel bereikt worden via een doorgang tussen twee woningen van 12 m breed, wat ruim onvoldoende is voor een dergelijk grootschalig programma. Hiervoor zijn minstens twee ruime toegangen vereist. Een optimalisatie van de weginfrastructuur is dan ook noodzakelijk om de verkeersveiligheid en doorstroming te garanderen. Of de stadionontwikkeling en de daaraan gekoppelde infrastructurele ingrepen bovendien verzoenbaar zijn met de omliggende woonomgeving, is twijfelachtig. Het winkelcentrum Ring Shopping op zo'n 300 m van de site biedt wel de mogelijkheid tot dubbelgebruik van ca. 2.000 parkeerplaatsen die zouden kunnen worden ingezet op matchdagen, mits de nodige maatregelen om de goede doorstroming van supporters te garanderen door de woonwijken. Ten slotte moet voorkomen worden dat er gebruik wordt gemaakt van gratis parking in de directe woonomgeving. Zonder een streng parkeerbeleid en toezicht op matchdagen, zal de parkeerdruk gegarandeerd voor overlast zorgen in de buurt.

Samengevat kan gesteld worden dat het GRS ergens wel een mogelijkheid biedt om deze site te herbestemmen voor de stadionontwikkeling in het kader van de evaluatie van de zones voor milieubelastende industrieën, maar dat een dergelijk programma op deze plek niet aangewezen is, als de impact wordt afgewogen ten opzichte van de bereikbaarheid. Ondanks dat de site goed multimodaal bereikbaar is, stellen zich heel wat problemen rond de ontsluiting. Los daarvan is de impact van het voetbalprogramma op de woonomgeving op zich al zeer groot.

2.6.2. Ontwikkelingen

Sinds het GRS heeft de stad in haar Ruimtepact een vernieuwde ontwikkelingsvisie voor de Mewaf-site opgesteld. De site maakt deel uit van de stadsmagneet 'Noordelijke cluster', waardoor deze zone – net zoals de 'Westelijke Campus' met de site Weggevoerdenlaan – een prioritaire zone voor stedelijke vernieuwing is met opportunititeiten om slim te verdichten en de eigenheid van de buurt te versterken (zie hoger deel 1, §C.3.1.1).

De Mewaf-site is een kansrijke plek die op vandaag slecht zichtbaar en toegankelijk is, maar met behulp van beperkte investeringen nieuw leven kan krijgen. De bedrijfsgebouwen zijn aangeduid als 'bedrijvigheid in nieuwe stadsmagneet'. Waar het GRS dus vooral de focus legde op de reconversie voor nieuwe woonprojecten, is de huidige visie gericht op hergebruik van het bedrijfspatrimonium voor nieuwe vormen van ondernemen, op maat van de stad. Gecombineerd met wonen, kan hier een levendige wijk ontstaan waar wonen en werken van elkaar kunnen profiteren door meervoudig ruimtegebruik (bv. parking, opbergruimte, sportveld...).

Ook de Ruimtelijke visie voor regio van de Leie en Schelde streeft naar kernversterking door het bestaande patrimonium op te waarderen en te verdichten op duurzame locaties, waarbij ingezet wordt op de nabijheid en bereikbaarheid met alternatieve en duurzame vervoersmodi (zie hoger deel 1, §D.1.2D.1.1). Door bij renovatie en hergebruik van verlaten bedrijfssites, verweven in de woonomgeving, de prioriteit te geven aan nieuwe bedrijfsactiviteiten ('paars blijft purper') kan elders open ruimte worden gespaard, zolang deze maar ruimtelijk goed inpasbaar en ontsloten zijn.

In samenspraak met de verschillende eigenaars hebben de stad Kortrijk en de intercommunale Leiedal actieve stappen gezet voor herontwikkeling van de site. De bedoeling is om deze te herbestemmen naar een KMO-zone, met randafwerking wonen naar de omliggende woonwijken en ruimte voor water en groen. Er is immers een grote behoefte aan KMO-percelen. Met deze ontwikkeling wordt bijkomend aanbod gecreëerd én met het park en de randafwerking wordt een kwalitatieve meerwaarde gegeven aan de wijk Watermolen. Een RUP werd opgestart om deze ontwikkeling juridisch-planologisch te verankeren (fase startnota met publieke raadpleging).

De planningsopties die momenteel in het gemeentelijk RUP Mewaf (2019) voorliggen, zijn:

- A good city needs industry: door het tekort aan ruimte voor bedrijvigheid en de reeds aanwezige bedrijvigheidsfunctie wordt beoogd deze te bestendigen op het terrein;
- Bestemming en maximumprogramma: het doel van het RUP is om de huidige aanwezige functie milieubelastende industrie klasse II te verruimen waardoor ook hedendaagse vormen van productie mogelijk zijn: kleinere eenheden, niet milieuvriendelijk. Daarnaast werd door middel van ontwerpend

onderzoek een maximumprogramma vastgelegd welk 100 nieuwe wooneenheden, ca. 10,5 ha bestemde bedrijvigheid en ca. 5.500m² BVO-kantooroppervlakte omvat;

- Zachte verbindingen: het plangebied wordt ingevuld als belangrijke schakel in een groter geheel van fietsverbindingen. Door de aanleg van nieuwe fietsverbindingen doorheen het plangebied wordt hier verder op ingezet (zie hoger Toekomstvisie Kortrijk Fietst prioritaire fietsroute 4 - Figuur 1-20 op p.32);
- Bouwvelden: het totale bouwblok (plancontour) bedraagt ongeveer 26 ha. Om het vooropgestelde bouwprogramma te realiseren en het geheel ontwikkelbaar te maken, wordt het project opgesplitst in een aantal deelprojecten of autonome bouwvelden die elk op hun eigen tempo en volgens een eigen identiteit kunnen ontwikkelen;
- Centrale groene ruimte: centraal tussen de bouwvelden wordt een groene ruimte voorzien die de verschillende delen van het plan met elkaar verbindt;
- Verschillende vormen van bedrijvigheid: het ontwerp streeft naar een zo groot mogelijke flexibiliteit om verschillende vormen van bedrijvigheid te kunnen opnemen;
- Wonen: in het westelijk deel van het plangebied voorziet het ontwerp een wooncluster. De bestaande woningen centraal op de site blijven behouden.

Gezien er in het RUP reeds grote vorderingen zijn gemaakt in het planproces door ontwerp onderzoek met een doordacht programma, liggen wijzigingen in functie van de stadionontwikkelingen in deze fase dan ook zeer moeilijk. In dat geval dient in het gemeentelijk RUP KVK-stadion de haalbaarheid van een voetbalstadion te worden afgewogen ten opzichte van de planningsopties van het RUP Mewaf.

Figuur 2-25: Uitsnede inrichtingsplan voorjaar 2017 (bron: RUP Mewaf)



2.6.3. Conclusie

Een herbestemming van de site Brugsesteenweg voor de stadionontwikkeling is in principe mogelijk vanuit het GRS in functie van de evaluatie van de zones voor milieubelastende industrieën. Dit programma vergt echter de verwerving van een zestal woningen centraal op de site, naast wellicht ook een aantal woonpercelen aan de Brugsesteenweg om de ontsluiting te optimaliseren, wat het proces sterk kan vertragen. Ook de overige gronden kennen een versnipperde eigendomsstructuur en de eigenaars hebben een andere ontwikkeling voor ogen dan een voetbalstadion. Los van de beschikbaarheid van de gronden en de noodzakelijke infrastructuurwerken, zou het voetbalgebeuren een grote impact veroorzaken op de (verkeers)leefbaarheid in de omliggende woonwijken.

Net zoals de site Weggevoerdenlaan (Van Marcke-site) komt ook de site Brugsesteenweg (Mewaf-site) aan bod in het Ruimtepact (bedrijvigheid in nieuwe stadsmagneet) en de regiovisie (kernversterking door reconversie voor ondernemen en wonen). Het gaat om een verlaten site op een kansrijke locatie vlak bij de binnenstad, die in aanmerking komt voor stedelijke vernieuwing en ontwikkeld kan worden als een nieuw stadsdeel, met een programma aan functies dat complementair is aan de binnenstad.

In uitvoering hiervan zijn er onderhandelingen gestart met de verschillende eigenaars voor de herontwikkeling van de site. Het is de bedoeling om de leegstaande bedrijfsgebouwen terug te geven aan bedrijvigheid en KMO's (als alternatief voor greenfieldontwikkeling), met de inbreng van groen en een beperkt aandeel wonen. De stad is een RUP-proces gestart om dit te realiseren (fase startnota met publieke raadpleging). Het is dus niet wenselijk om dit planvoornemen nog te wijzigen voor het voetbalstadion.

We kunnen besluiten dat het vanuit beleidsmatig oogpunt niet wenselijk is deze site te herbestemmen in functie van de stadionontwikkeling aangezien de stad Kortrijk als plannende overheid al een planinitiatief is gestart voor deze site en hier een andere ontwikkeling voor ogen heeft. Het is in dat geval de verantwoordelijkheid van de stad om te oordelen of het al dan niet wenselijk is dit programma alsnog te combineren met een voetbalstadion.

2.7. Samenvatting

	Laat de huidige bestemmingscontext een voetbalstadion toe, mits herbesteding voor het aanvullend programma?	Zo niet: biedt het beslist ruimtelijk beleid grondslag voor herbesteding 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?
KOP VAN EVOLIS	Deels: de kop is bestemd voor stedelijke activiteiten volgens het afbakeningsRUP en de rest van de site als industriegebied volgens het gewestplan.	Ja: GRS voorziet de realisatie van regionaal bedrijventerrein in combinatie met stedelijke functies op de kop die niet thuishoren in de binnenstad.	Ja: 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).	Ja: mits er rekening gehouden wordt met de ruimte-innames voor de optimalisatie van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost.	Ja: de gronden zijn in eigendom van intercommunale Leiedal en worden momenteel bevroren van ontwikkeling met het oog op de stadionontwikkeling.
KAPEL TER BEDE	Ja: 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.		Ja: GRUP K-R8 selecteert de site als ontwikkelingszone, waarbij delen gevrijwaard worden voor de verbindende groenstructuur en sterk verkeersgenererende functies, in tegenstelling tot het afbakeningsRUP, niet langer de voorkeur genieten omwille van de ondermaatse ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer.	Minder: 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 niet voldoende plaats rest voor het maximumprogramma.	Nee: 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.
			Ja: complex project KBK voert onderzoek naar watergebonden bedrijvigheid ter hoogte van Littoral-site (Kanaalzone), vlak ten noorden van de site KTB.	Onduidelijk: de ontsluiting van KTB moet dan gecombineerd worden met de watergebonden activiteiten/overslag en/of zwaikom langs het Kanaal.	

	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?
XPO	Ja: 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.		Ja: 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).	Ja: mits er rekening gehouden wordt met de ruimte-innames voor de optimalisatie van het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid.	Ja: 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.
WEGGEVOERDENLAAN	Nee: de site is hoofdzakelijk bestemd als industriegebied volgens het gewestplan.	Ja: 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.	Ja: 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).	Nee: 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.	Nee: 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.
BRUGSESTEENWEG	Nee: de site is hoofdzakelijk bestemd als industriegebied volgens het gewestplan.	Ja: 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.	Ja: 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)..	Nee: 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.	Nee: 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.

3. 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.