

GEMEENTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN

# KVK-STADION

STAD KORTRIJK

---

Startnota – september 2021



**adoplan.**  
MAAKT | DE | RUIMTE

**m-tech** 

**PUBLIUS**

# COLOFON

---

## Gemeentelijk RUP

KVK-stadion  
RUP\_34022\_214\_00029\_00001  
Startfase: startnota  
September 2021

## Initiatiefnemer

Stad Kortrijk  
Grote Markt 54  
8500 Kortrijk  
tel.: 0486 36 21 32  
Ruimtelijke planner: Brecht Nuyttens  
ruimte@kortrijk.be  
www.kortrijk.be

## Opdrachthouder

Bv Adoplan  
Oudenaardsesteenweg 344  
8500 KORTRIJK  
tel.: 056 90 50 00  
bestuurder: Bart Willaert  
Ruimtelijk planner: Niels Gheyle  
office@adoplan.be  
www.adoplan.be

## Procedure

Voorlopige vaststelling startnota: **te bepalen**

Inspraak- en infomoment: **te bepalen**

# INHOUD

---

<b>1.</b>	<b>Inleiding .....</b>	<b>8</b>
1.1	Wat is een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP)? .....	8
1.2	Omschrijving van de opdracht.....	8
1.3	Ontwerpteam RUP.....	9
1.4	Leeswijzer.....	9
<b>2.</b>	<b>Bestaande toestand .....</b>	<b>11</b>
2.1	Inleiding.....	11
2.2	Ruimtelijke situering van de deelgebieden .....	11
2.2.1	Macroniveau .....	11
2.2.2	Mesoniveau.....	12
2.3	Afbakening van de plangebieden .....	13
2.3.1	Locatie 1: Kop van Evolis.....	13
2.3.2	Locatie 2: Kapel ter Bede.....	14
2.3.3	Locatie 3: Brugsesteenweg.....	15
2.3.4	Locatie 4: Weggevoerdenlaan .....	16
2.3.5	Locatie 5: Site Xpo en omgeving.....	17
2.4	Ruimtegebruik.....	18
2.4.1	Locatie 1: Kop van Evolis.....	18
2.4.2	Locatie 2: Kapel ter Bede.....	21
2.4.3	Locatie 3: Brugsesteenweg.....	24
2.4.4	Locatie 4: Weggevoerdenlaan .....	27
2.4.5	Locatie 5: Site Xpo en omgeving.....	30
<b>3.</b>	<b>Juridische context.....</b>	<b>33</b>
3.1	Ruimtelijke ordening .....	33
3.2	Verordeningen.....	34
3.3	Juridische ruimtelijke structuur .....	35
3.3.1	Infrastructuur.....	35
3.3.2	Water .....	37
3.3.3	Erfgoed.....	39
3.3.4	Natuur.....	40
3.3.5	Landbouw.....	42
<b>4.</b>	<b>Plannings- en beleidscontext.....</b>	<b>43</b>
4.1	Op Vlaams niveau.....	43
4.1.1	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV).....	43
4.1.2	Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) .....	44
4.1.3	Gewestelijke RUP's.....	46
4.2	Op provinciaal niveau.....	55

4.2.1	Provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV) .....	55
4.2.2	Provinciale RUP's.....	56
4.3	Op regionaal niveau.....	56
4.3.1	Contrei – Ruimtelijke visie voor het gebied tussen Leie en Schelde .....	56
4.3.2	Vervoerregio Kortrijk.....	58
4.4	Op gemeentelijk niveau .....	61
4.4.1	Gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan .....	61
4.4.2	Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) Kortrijk.....	61
4.4.3	Mobiliteitsplan Kortrijk.....	67
4.4.4	Kortrijk fietst.....	71
4.4.5	Ruimtelijke ontwikkelingsvisies locatie-alternatieven.....	72
4.4.6	Masterplan sportpark Wembley .....	75
4.5	Sectorale studies .....	76
4.5.1	Kantorenstudie Kortrijk.....	76
4.5.2	Regionale strategie detailhandel 'Kortrijk Handelt' .....	77
4.5.3	Regionale acties herstructurering bedrijvigheid .....	78
<b>5.</b>	<b>Plandoelstelling .....</b>	<b>79</b>
5.1	Programmatorische vraag.....	79
5.2	Ruimtelijke doelstelling voor een voetbalstadion.....	81
5.2.1	Multimodale bereikbaarheid gebaseerd op STOP-principe .....	81
5.2.2	Zuinig en duurzaam ruimtegebruik.....	82
5.2.3	Kwalitatieve en (klimaat-)robuuste publieke ruimte .....	83
5.2.4	Integratie binnen de omgeving .....	83
5.3	Huidige locatie: geen realistisch alternatief.....	84
5.3.1	Bestaande situatie.....	84
5.3.2	Dimensionering Guldensporenstadion en noodzakelijke ruimte.....	87
5.3.3	Uitbreiding Guldensporenstadion op bestaande locatie onrealistisch .....	89
5.4	Locatiealternatievenonderzoek (studie 2020) .....	90
5.4.1	Methodiek en onderzoek .....	90
5.4.2	Conclusie.....	92
5.5	Aanzet ontwerp onderzoek en aanzet aanvullend programma per site .....	93
5.5.1	Kop van Evolis.....	93
5.5.2	Kapel ter Bede .....	95
5.5.3	Brugsesteenweg.....	96
5.5.4	Weggevoerdenlaan.....	98
5.5.5	Site Xpo en omgeving.....	100
5.6	Multicriteria-analyse .....	102
5.6.1	Methodiek.....	102
5.6.2	Resultaten .....	103
5.7	Planalternatieven.....	109
5.7.1	Nulalternatief .....	109
5.7.2	Locatiealternatieven .....	109
5.7.3	Programma-alternatieven .....	110
5.7.4	Inrichtingsalternatieven .....	110
5.8	Ruimtelijk veiligheidsrapport-toets (RVR-toets) .....	110

<b>6.</b>	<b>Voorstel methodiek plan-MER .....</b>	<b>111</b>
6.1	Doel en reikwijdte .....	111
6.2	Algemene methodologie .....	112
<b>7.</b>	<b>Bijlage.....</b>	<b>116</b>
7.1	Bijlage 1: uitsluitingscriteria locatieonderzoek (studie Arcadis) .....	116
7.2	Bijlage 2: Projectprogramma op weerhouden locaties (studie Arcadis) .....	117
7.3	Bijlage 3: Multicriteria-analyse .....	118
7.4	Bijlage 4: Voorstel methodiek plan-MER (draft) .....	119

# KAARTEN, FOTO'S, FIGUREN, TABELLEN, SCHEMA'S

---

## Kaarten

Plannenbundel p. 1: Situering plangebieden t.o.v. topografische kaart (macroniveau).....	11
Plannenbundel p. 2-6: Situering plangebied op topografische kaart.....	12
Plannenbundel p. 7-11: Situering plangebied op orthofoto .....	12
Plannenbundel p. 12: Plangebied 'Kop van Evolis' op orthofoto .....	13
Plannenbundel p. 13: Plangebied 'Kapel ter Bede' op orthofoto.....	14
Plannenbundel p. 14: Plangebied 'Brugsesteenweg' op orthofoto .....	15
Plannenbundel p. 15: Plangebied 'Weggevoerdenlaan' op orthofoto .....	16
Plannenbundel p. 16: Plangebied 'Xpo en omgeving' op orthofoto .....	17
Plannenbundel p. 1: Situering plangebieden t.o.v. topografische kaart (macroniveau).....	34
Plannenbundel p. 17-21: Plangebied op gewestplan.....	34
Plannenbundel p. 27-31: Plangebied met bestaande BPA's en RUP's.....	34
Plannenbundel p. 32-36: Plangebied met administratieve percelen (GRB) .....	34
Plannenbundel p. 112-116: Plangebied met wegenstructuur voor gemotoriseerd verkeer.....	37
Plannenbundel p. 117-121: Plangebied op Atlas der Buurtwegen.....	37
Plannenbundel p. 122-126: Plangebied met openbaar vervoer .....	37
Plannenbundel p. 127-131: Plangebied met trage wegen .....	37
Plannenbundel p. 167-171: Plangebied met zoneringsplan VMM.....	37
Plannenbundel p. 47-51: Plangebied met Vlaamse Hydrografische Atlas – Waterlopen en Overstromingsgevoelige gebieden (watertoets 2017) .....	38
Plannenbundel p. 52-56: Plangebied op winterbedkaart .....	38
Plannenbundel p. 57-61: Plangebied op hellingenkaart.....	38
Plannenbundel p. 62-66: Plangebied met erosiegevoelige gebieden .....	38
Plannenbundel p. 67-71: Plangebied met grondwaterstromingsgevoelige gebieden.....	38
Plannenbundel p. 72-76: Plangebied met infiltratiegevoelige gebieden.....	38
Plannenbundel p. 77-81: Plangebied met signaalgebieden en beschermingszones grondwaterwinning .....	38
Plannenbundel p. 157-161: Plangebied met aangroei overstroombare gebieden .....	38
Plannenbundel p. 97-101: Plangebied met bouwkundig erfgoed.....	40
Plannenbundel p. 102-106: Plangebied met landschappelijk erfgoed.....	40
Plannenbundel p. 107-111: Plangebied met archeologisch erfgoed.....	40
Plannenbundel p. 82-86: Plangebied met speciale beschermingszones.....	42
Plannenbundel p. 87-91: Plangebied met Historisch permanent grasland, VEN-gebieden en reservaten .....	42
Plannenbundel p. 92-96: Plangebied op biologische waarderingskaart – BWK (versie 2, 2018) .....	42
Plannenbundel p. 132-136: Plangebied op geluidsbelastingskaart wegverkeer 2018 dag (boven), avond (midden) en nacht (onder) .....	42
Plannenbundel p. 137-141: Plangebied met luchtkwaliteit (2019): fijn stof PM 2,5 (boven) en fijn stof PM 10 (onder).....	42
Plannenbundel p. 142-146: Plangebied met luchtkwaliteit (2019): Stikstof (boven) en roet – Black Carbon (onder).....	42
Plannenbundel p. 147-151: Plangebied op light pollution atlas (2016).....	42
Plannenbundel p. 152-156: Plangebied op hittestresskaart 2050 (boven) en 2100 (onder).....	42
Plannenbundel p. 162-166: Plangebied op milieu-impacttoetskaart.....	42

## Figuren

Figuur 1:	Locaties foto's Kop van Evolis.....	18
Figuur 2:	Locaties foto's Kapel ter Bede .....	21
Figuur 3:	Locatie foto's Brugsesteenweg .....	24
Figuur 4:	Locatie foto's Weggevoerdenlaan .....	27
Figuur 6:	Locaties foto's site Xpo en omgeving .....	30
Figuur 7:	De omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost met weergave van de zones waar ontwikkeling (rood), verdichting (rood gearceerd), vrijwaring (groen) en een open ruimte beleid (geel) wordt beoogd (Bron: figuur 2-8, K-R8 p. 38).....	48
Figuur 8:	Ontwikkelingszones (met verdichting) op Kortrijk-Oost (Bron: figuur 2-13, K-R8 p. 56)....	50
Figuur 9:	Ontwikkelingszones (met verdichting) op Hoog-Kortrijk (Bron: figuur 2-13, K-R8 p. 51)...	51
Figuur 10:	Invulling van het openbaar vervoernet op een werkdag.....	60
Figuur 11:	Invulling van het openbaar vervoernet op zondag.....	60
Figuur 12:	Visieschets deelruimte E17-Zuid (Bron: GRS Kortrijk RG, p. 79).....	66
Figuur 13:	Overzicht strategische projecten (Bron: Mobiliteitsplan Kortrijk figuur 9, RG p. 51) .....	68
Figuur 14:	Inrichtingsplan voorjaar 2017 (Bron: Liedal - RUP Mewaf TN, p. 47).....	73
Figuur 15:	Inrichtingsvisie toekomstige Van Marcke site (Bron: visiebundel OMGEVING, UAU collectiv) .....	74
Figuur 16:	Masterplan site Syntra West .....	75
Figuur 17:	Masterplan sportpark Wembley .....	76
Figuur 18:	Situering Guldensporenstadion – huidige situatie .....	84
Figuur 19:	Inrichtingsschets voetbalstadion op Kop van Evolis (BRUT en B-architecten).....	94
Figuur 20:	Mogelijke inplanting van een voetbalstadion binnen locatie Kapel ter Bede.....	95
Figuur 21:	Scenario 1 voor locatie Brugsesteenweg .....	97
Figuur 22:	Scenario 2 voor locatie Brugsesteenweg .....	98
Figuur 23:	Masterplan Weggevoerdenlaan .....	99
Figuur 24:	Masterplan Weggevoerdenlaan met integratie voetbalstadion.....	100
Figuur 25:	Beoordeling van locatie-alternatieven o.b.v. mobiliteit (Bron: M-Tech - MCA, p. 41) .	103
Figuur 26:	Beoordeling van locatie-alternatieven o.b.v. biodiversiteit, landschap/erfgoed en mens-ruimte (Bron: M-Tech – MCA, p. 55).....	104
Figuur 27:	Huidige en toekomstige bestemmingscontext locatiealternatieven (Bron: M-Tech – MCA, p. 63-64).....	107

## Tabellen

Tabel 1:	Verordende plannen voor het plangebied.....	34
Tabel 2:	Verordeningen voor het plangebied.....	35
Tabel 3:	Infrastructuur in het plangebied .....	37
Tabel 4:	Waterelementen in het plangebied .....	38
Tabel 5:	Bouwkundig erfgoed in en grenzend aan het plangebied .....	39
Tabel 6:	Landschappelijk erfgoed in het plangebied .....	40
Tabel 7:	Archeologisch erfgoed in het plangebied .....	40
Tabel 8:	Internationale en Europese beschermingszones in het plangebied .....	41
Tabel 9:	Vlaamse beschermingszones in het plangebied.....	42
Tabel 10:	Landbouw gerelateerde zones in het plangebied.....	42
Tabel 11:	Wegencategorisering volgens mobiliteitsplan Kortrijk (Bron: mobiliteitsplan Kortrijk, RG p. 72-74) .....	70
Tabel 12:	Capaciteit voetbalstadions van clubs uit Jupiler Pro League .....	79

# 1. INLEIDING

---

## 1.1 WAT IS EEN RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN (RUP)?

De wetgeving m.b.t. ruimtelijke ordening wordt vastgelegd in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (1 september 2009 en latere wijzigingen).

De inrichting van een gebied gebeurt in 3 stappen:

1. Een ruimtelijk structuurplan is een beleidsdocument dat het kader aangeeft voor de gewenste ruimtelijke structuur. Het geeft een lange termijn visie op de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied in kwestie. Het gemeentelijk ruimtelijke structuurplan Kortrijk (GRS) werd op 26 april 2007 door de deputatie goedgekeurd.  
Momenteel is de procedure lopende om een ruimtelijk beleidsplan op te maken dat het GRS Kortrijk zal vervangen. De conceptnota voor het ruimtelijk beleidsplan is goedgekeurd door het college op 21 juni 2021. De stad heeft de ambitie om in 2024 een goedgekeurd ruimtelijk beleidsplan te hebben als opvolger van het GRS.
2. Een ruimtelijk uitvoeringsplan geeft uitvoering aan een ruimtelijk structuurplan of ruimtelijk beleidsplan. Het heeft een verordenende waarde voor alle overheidsbeslissingen en legt voor de in het plan opgenomen percelen onder meer vast:
  - welke activiteiten er mogen plaatsvinden;
  - waar al dan niet mag worden gebouwd en aan welke stedenbouwkundige voorschriften constructies in een bepaalde zone moeten voldoen;
  - hoe een bepaald gebied ingericht en beheerd moet worden.
3. De bewoners, bedrijven en instanties geven het beleid een concrete uitwerking. Elke omgevingsvergunning wordt getoets aan het juridisch-planologisch kader van toepassing. voor alle percelen in een plangebied van een RUP wordt zo duidelijk wat er kan en wat niet. Op basis van de geldende bestemming en daaraan gekoppelde stedenbouwkundige voorschriften, kunnen - eens het RUP in werking is getreden - omgevingsvergunningen afgeleverd (of geweigerd) worden. Bij het ontbreken van een RUP geldt het gewestplan of een plan van aanleg.

Ruimtelijke structuurplannen en uitvoeringsplannen worden opgesteld op 3 beleidsniveaus met name door het Vlaams Gewest, door de provincies en door de gemeenten.

## 1.2 OMSCHRIJVING VAN DE OPDRACHT

KV Kortrijk is een voetbalclub uit de Jupiler Pro League. De voetbalclub speelt zijn thuismatchen in het Guldensporenstadion. Dat bevindt zich tussen de Meensesteenweg en de Moorseelestraat in Kortrijk. Het huidige voetbalstadion heeft een capaciteit van ca. 9400 plaatsen waarvan ca. 5700 zitplaatsen. Het stadion is verouderd en beperkt in capaciteit. Bijgevolg is er de noodzaak om een nieuw stadion te bouwen. Dit nieuw stadion is nodig om het duurzaam voortbestaan van KV Kortrijk te garanderen en wordt in de onderstaande nota verder onderbouwd.

De opdracht bestaat uit het opmaken van het ruimtelijke uitvoeringsplan 'KVK-stadion' binnen het stedelijk gebied Kortrijk. Binnen dit RUP worden verschillende locaties op het grondgebied Kortrijk afgewogen voor de vestiging van het nieuwe voetbalstadion. Op basis van de ruimtelijke draagkracht,



impact en het toekomstig programma worden de verschillende locaties afgewogen om tot de meeste geschikte site te komen.

De startnota van het RUP vertrekt van 5 locaties die verder onderzocht zullen worden in het RUP. Finaal zullen in het voorontwerp RUP voor één locatie een verordenend plan en stedenbouwkundige voorschriften opgesteld worden die een nieuw stadion moeten faciliteren en die randvoorwaarden opleggen om het in te passen in de omgeving.

## 1.3 ONTWERPTEAM RUP

Het ontwerpteam van het RUP bestaat uit 3 bureaus die hun expertise bundelen.

**Adoplan** bestaat uit een team van ruimtelijke planners en mobiliteitsdeskundigen. De opmaak van RUP's vormt een belangrijk werkveld binnen het kantoor. Adoplan is lokaal verankerd in Kortrijk. Adoplan staat in voor de inhoudelijke uitwerking van het RUP 'KVK-stadion'.

**M-Tech** is een kantoor dat zich hoofdzakelijk op milieustudies toelegt. Het kantoor beschikt over eigen MER-coördinatoren en doet beroep op een netwerk van MER-deskundigen. M-tech staat in voor de inhoudelijke uitwerking van het plan-MER bij het RUP 'KVK-stadion'.

**Publius** bestaat uit een team van juristen. Één van hun specialismen betreft ruimtelijke ordening en stedenbouw. In deze materie hebben zij een bijzondere expertise in advisering van de overheid. Publius staat in voor de juridische begeleiding van het plan-MER en RUP 'KVK-stadion'.

De stad Kortrijk en Leiedal vullen het ontwerpteam gericht aan. De stad staat in voor de beleidsaspecten en de terugkoppeling met de stakeholders. Leiedal ondersteunt voor het ontwerp onderzoek.

## 1.4 LEESWIJZER

Het onderzoek omvat 2 luiken met name een ruimtelijk onderzoek en een milieu-onderzoek. Parallel met het onderzoek wordt het RUP opgemaakt.

Voorliggende nota is de startnota van het RUP. De startnota is het eerste document dat de start aangeeft van het planningsproces van het ruimtelijk uitvoeringsplan. De startnota omvat het planvoornemen en de plandoelstellingen en de methodiek van het milieueffectenonderzoek. Over deze nota wordt een publieke raadpleging met participatiemoment voor de bevolking en betrokken partijen gehouden. In deze fase is er inspraak mogelijk.

In deze startnota komen volgende elementen aan bod:

- **Situering en afbakening van de plangebieden:**  
In voorliggend RUP worden de locatiealternatieven onderzocht voor de bouw van het nieuwe KVK-stadion en het aanvullend programma. Deze locatiealternatieven of plangebieden worden gesitueerd en afgebakend in hun omgeving.
- **Juridische context:**  
Voor elk van de locatiealternatieven wordt nagegaan welke juridisch plannen van toepassing zijn voor de desbetreffende locatie. Dit om de relevante historische en hedendaagse kenmerken van het plangebied in beeld te brengen.
- **Planologische context en beleidscontext:**

Voor elk van de locatiealternatieven wordt nagegaan welke ruimtelijke (inrichtings-)plannen van toepassing zijn. Dit zowel op Vlaams, provinciaal en gemeentelijk niveau. Dit om de ruimtelijke mogelijkheden van het plangebied in beeld te brengen.

- Planopties:

Voor elk van de locatiealternatieven wordt een projectprogramma onderzocht. Dit bestaat enerzijds uit een kernprogramma (voetbalstadion) en anderzijds uit een aanvullend programma. De projectprogramma's zijn afhankelijk van de locatie, omvang, ruimtelijke potenties en knelpunten van de verschillende plangebieden. De locatiealternatieven in het RUP zijn gekozen op basis van een eerdere studie van Arcadis waarbij alle mogelijke locaties in het regionaalstedelijk gebied Kortrijk een eerste keer zijn onderzocht. Voor deze locaties (waarbij twee locaties worden samengevoegd in deze startnota) wordt het aanvullende programma (locatiegebonden) verder onderzocht zodat een concrete beoordeling van de milieu-impact mogelijk is.

Elk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) valt onder de plan-m.e.r.-regelgeving (wetgeving m.b.t. milieueffectrapportage). Voor RUP's bestaat er sinds 1 mei 2017 de geïntegreerde procedure waarbij de plan-m.e.r.-procedure (screening of MER) geïntegreerd is in de procedure voor de opmaak van het RUP. In kader van dit RUP wordt geadviseerd voor een geïntegreerde procedure met plan-MER. Het plan-MER wordt opgemaakt door deskundigen onder leiding van een erkend MER-coördinator. De opmaak gebeurt parallel en geïntegreerd met het RUP. Omwille van de leesbaarheid wordt het onderzoek m.b.t. de milieueffecten in een aparte nota behandeld. De conclusies uit het milieuonderzoek worden mee opgenomen in de nota van het RUP.

Voorafgaand aan het nog uit te voeren milieueffectenonderzoek (waarvan de methodiek is opgenomen in voorliggende startnota), is een multicriteria-analyse (MCA) uitgevoerd. De conclusies uit de MCA worden mee opgenomen in de nota van het RUP. Omwille van de leesbaarheid worden de integrale resultaten van de MCA in een aparte nota behandeld.

## 2. BESTAANDE TOESTAND

---

### 2.1 INLEIDING

Voorafgaand aan de opmaak van het RUP werd een eerste locatieonderzoek voor een nieuw voetbalstadion uitgevoerd door Arcadis in opdracht van Leiedal (d.d. 29 september 2020)<sup>1</sup>. Binnen het onderzoek werden 34 locaties onderzocht gelegen binnen het regionaalstedelijk gebied Kortrijk. Op basis van uitsluitingscriteria, werden hierbij uit de 34 oorspronkelijke locatiealternatieven 6 alternatieven geselecteerd met name:

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

De site Xpo + P&R en de site Syntra + P&R overlappen elkaar deels. Daarom worden ze in de startnota van dit RUP als één grote locatie beschouwd waarbinnen varianten mogelijk zijn. Deze locatie wordt verder 'site Xpo en omgeving' genoemd. Bijgevolg worden 5 locaties uit de voorafgaande studie weerhouden in de startnota van het RUP die vervolgens in detail besproken worden. Daarnaast wordt ook de realisatie van een nieuw voetbalstadion op de huidige locatie van het Guldensporenstadion onderzocht.

### 2.2 RUIMTELIJKE SITUERING VAN DE DEELGEBIEDEN

Onderstaand worden de locaties gesitueerd op macroniveau en op mesoniveau. Voor het microniveau wordt verwezen naar de afbakening en het ruimtegebruik van de desbetreffende deelgebieden.

#### 2.2.1 Macroniveau

Op macroniveau kan gesteld worden dat het plangebied gelegen is in Kortrijk, één van de drie steden/gemeenten welke ruimtelijk-economisch de driehoek Kortrijk-Roeselare-Waregem vormen in Zuid-West-Vlaanderen. Het plangebied situeert zich in de nabije omgeving van het centrum van Kortrijk en bevindt zich bijgevolg binnen de invloedssfeer van de stad Kortrijk (zowel maatschappelijk, economisch als infrastructureel). De verschillende locaties in het RUP bevinden zich binnen de afbakening van het regionaal-stedelijk gebied van Kortrijk.

Plannenbundel p. 1: Situering plangebieden t.o.v. topografische kaart (macroniveau)

---

<sup>1</sup> De studie wordt uitgebreid besproken onder het hoofdstuk 'planopties'.

## 2.2.2 Mesoniveau

De verschillende locaties zijn gelegen binnen het grondgebied Kortrijk en binnen de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk. De historische stadskern wordt omsloten door de binnenring R36. Het stedelijk weefsel van Kortrijk wordt grotendeels omsloten door de R8. Drie locaties sluiten aan op de R8 en zijn eveneens gelegen langs de E17. Deze locaties zijn geclusterd met andere grote programma's die functioneren op een bovenlokaal niveau:

1. Kop van Evolis sluit aan bij het regionaal bedrijventerrein Evolis dat gefaseerd ontwikkeld wordt;
2. Kapel ter Bede is bestemd als wetenschapspark en gebied voor stedelijke activiteiten waarbij reeds kantoorachtige ontwikkelingen aanwezig zijn.
3. Site Xpo en omgeving bevindt zich op Hoog Kortrijk dat ontwikkeld wordt als een hoogwaardig stedelijk stadsdeel met handel, diensten, leisure, zorg en onderwijs.

Twee locaties (Weggevoerdenlaan en Brugsesteenweg) bevinden zich binnen het dens bebouwd stadsweefsel. Het betreffen plekken met een reconversie-opgave. De locaties zijn gelegen tussen de R36 en de R8. Door de historische groei van de stad zijn deze locaties (deels) ingebed in het woonweefsel.

Plannenbundel p. 2-6: Situering plangebied op topografische kaart

Plannenbundel p. 7-11: Situering plangebied op orthofoto

## 2.3 AFBAKENING VAN DE PLANGEBIEDEN

### 2.3.1 Locatie 1: Kop van Evolis

Locatie 1 'Kop van Evolis' bevindt zich, zoals de naam doet vermoeden, aansluitend op het bedrijventerrein Evolis en dit t.h.v. het op- en afrittencomplex Kortrijk-Oost van de autosnelweg E17.

Het plangebied wordt door de ontwikkelaar van Evolis (Leiedal) gevrijwaard van bebouwing in functie van een toekomstige invulling met stedelijk programma. De locatie wordt ontsloten via het interne wegennetwerk van het bedrijventerrein Evolis en grenst aan de ingang van het bedrijventerrein. Langsheen de ontsluitingsweg is centraal in het plangebied een windmolen aanwezig.

De locatie 1 'Kop van Evolis' kent een oppervlakte van ca. 174.513m<sup>2</sup> of 17,4 ha cfr. het GRB en kan als volgt worden afgebakend:

- Noordgrens  
Noordwaarts wordt het deelgebied enerzijds begrensd door het tracé van de autosnelweg E17 en anderzijds door het bestaande bedrijf 'Kordekor' en de ontsluitingswegen van Evolis.
- Oostgrens  
De oostgrens van het deelgebied wordt gevormd door de ontsluitingsweg van het bedrijventerrein Evolis. Deze ontsluitingsweg heeft twee rotondes op het bedrijventerrein zelf. Ten zuidoosten wordt het plangebied begrensd door de rotonde langsheen de N8 welke eveneens de ingang tot het bedrijventerrein voorziet.
- Zuidgrens  
Het deelgebied wordt in het zuiden afgebakend door het tracé van de gewestweg Oudenaardsesteenweg N8.
- Westgrens  
Ten westen van het deelgebied is het op- en afrittencomplex Kortrijk-Oost van de autosnelweg E17 aanwezig welke de westelijke grens definieert.

De locatie is gelegen binnen de contour van een gewestelijk RUP in opmaak, namelijk het GRUP K-R8. De verfijnde startnota van het GRUP werd op 26 februari 2021 goedgekeurd.

Plannenbundel p. 12: Plangebied 'Kop van Evolis' op orthofoto

## 2.3.2 Locatie 2: Kapel ter Bede

Locatie 2 'Kapel ter Bede' betreft een bedrijventerrein dat ten noorden ligt van de autosnelweg E17. Het wetenschapspark en gebied voor stedelijke activiteiten Kapel ter Bede grenst aan het bedrijventerrein Evolis waarbij de E17 de grens tussen beide definieert. Kapel ter Bede is bijgevolg nabij het op- en afrittencomplex Kortrijk-Oost gelegen, maar sluit hier minder vlot op aan.

Het deelgebied wordt op heden gebruikt door enkele bedrijven en een deel van de onderwijscampus van de Howest. Het grootste deel van het bedrijventerrein is op heden nog gevrijwaard van bebouwing. Het bedrijventerrein Kapel ter Bede wordt ontsloten door de gelijknamige gemeenteweg. Langsheen het gebied loopt de fietssnelweg Guldenspoorpad. Het terrein helt, waarbij de gronden langs de E17 ongeveer 6m liggen dan de het Guldenspoorpad

In het deelgebied is de Onze-Lieve-Vrouw ter Bedekapel gelegen welke is vastgesteld als beschermd monument. Langsheen de weg is eveneens een directeurswoning, vrijstaande villa van 1928, aanwezig vastgesteld als bouwkundig erfgoed. Centraal in het deelgebied is een historische hoeve "Goed ter Bede" aanwezig welke als erfgoedobject is vastgesteld.

De locatie 2 'Kapel ter Bede' kent een oppervlakte van ca. 274.456m<sup>2</sup> of 27,4 ha cfr. het GRB en kan als volgt worden afgebakend:

- Noordgrens  
De noordgrens van het deelgebied komt overeen met het oude spoorwegtracé tussen Kortrijk en Zwevegem, waarlangs op vandaag het Guldenspoorpad en de fietssnelweg F45 is ingericht.
- Oostgrens  
Het deelgebied wordt in het oosten begrensd door het tracé van de Luipaardstraat. Gezien de terreinen ten oosten van de Luipaardstraat onder het grondgebied Harelbeke vallen, behoort de beslissing over de bestemming ervan niet tot de bevoegdheid van de stad Kortrijk en worden deze niet meegenomen in het deelgebied.
- Zuidgrens  
Ten zuiden wordt het deelgebied begrensd door enerzijds het tracé van de autosnelweg E17 en het op- en afrittencomplex Kortrijk-Oost van de E17. De afrit van de E17 richting de R8 is hier gelegen.
- Westgrens  
Het deelgebied wordt ten westen begrensd door het tracé van de R8.

De locatie is gelegen binnen de contour van een gewestelijk RUP in opmaak, namelijk het GRUP K-R8. De verfijnde startnota van het GRUP werd op 26 februari 2021 goedgekeurd.

Plannenbundel p. 13: Plangebied 'Kapel ter Bede' op orthofoto

### 2.3.3 Locatie 3: Brugsesteenweg

Locatie 3 'Brugsesteenweg' betreft een terrein dat ten oosten volledig is bebouwd/verhard en ten westen bestaat uit onbebouwde percelen. Het plangebied is volledig ingesloten door het bebouwde weefsel in het noorden van Kortrijk.

Op het plangebied is op heden een grootschalig bedrijf gevestigd dat georiënteerd is op de Brugsesteenweg (N50). Dit bedrijf is op heden gestopt met zijn activiteiten waarbij momenteel een reconversieproject in onderzoek is. Het plangebied wordt ontsloten via de gemeentewegen Iepersestraat, Lijnwaadstraat en Watermolenstraat en de Brugsesteenweg (N50). Bij de ontsluiting wordt het woonweefsel doorkruist.

De locatie 3 'Brugsesteenweg' kent een oppervlakte van ca. 148.679m<sup>2</sup> of ca. 14,9 ha cfr. het GRB en kan als volgt wordt afgebakend:

- Noordgrens  
De noordgrens van het deelgebied wordt gemarkeerd door de gemeenteweg Iepersestraat.
- Oostgrens  
Het deelgebied wordt in het oosten begrensd door de gemeenteweg Lijnwaadstraat en de Brugsesteenweg (N50).
- Zuidgrens  
Ten zuiden wordt het deelgebied begrensd door de Watermolenstraat.
- Westgrens  
Het deelgebied wordt ten westen begrensd door het tracé van de Izegemsestraat.

Plannenbundel p. 14: Plangebied 'Brugsesteenweg' op orthofoto

## 2.3.4 Locatie 4: Weggevoerdenlaan

Locatie 4 'Weggevoerdenlaan' betreft de voormalige bedrijfssite van 'Van Marcke' die langsheen het rangeerstation in Kortrijk is gelegen. Het plangebied is op heden volledig verhard en bebouwd met de voormalige bedrijfsgebouwen.

In het deelgebied is een tentoonstellingspaviljoen van Expo '58 aanwezig. Deze is vastgesteld als beschermd monument.

De locatie 4 'Weggevoerdenlaan' kent een oppervlakte van ca. 151.907m<sup>2</sup> of ca. 15,2 ha cfr. het GRB en kan als volgt worden afgebakend:

- Noordgrens  
Het deelgebied wordt in het noorden begrensd door het tracé van de Weggevoerdenlaan en de onderwijssite Athena Campus Pottelberg.
- Oostgrens  
Het deelgebied wordt in het oosten begrensd door het tracé van de gewestweg Pottelberg (N43) alsook door de schoolsite van Zoom Kortrijk.
- Zuidgrens  
Ten zuiden wordt het deelgebied begrensd door het tracé van de Pottelberg (N43) alsook de woningen en bedrijven gevestigd langsheen de Pottelberg.
- Westgrens  
Het deelgebied wordt ten westen begrensd door het tracé van de Weggevoerdenlaan.

Plannenbundel p. 15: Plangebied 'Weggevoerdenlaan' op orthofoto



## 2.3.5 Locatie 5: Site Xpo en omgeving

Locatie 5 'Site Xpo en omgeving' bestaat uit de site van Kortrijk Xpo, het VRT-gebouw, Kinopolis, de Fluvia-brandweerkazerne, de P&R Kennedylaan, de terreinen van AWW en de campus Syntra West.

De site van Kortrijk Xpo wordt op heden grotendeels ingenomen door de Xpo-hallen met omliggende parking. Aansluitend op de site bevinden zich ook de Kinopolis en het VRT-gebouw. Alles is sterk met elkaar verworven.

Het plangebied omvat ook de Fluvia-brandweerkazerne, gelegen aan de overzijde van de E17. Het verdere planproces moet uitwijzen of dat terrein ook herbestemd wordt. Voorlopig wordt de Fluvia-brandweerkazerne meegenomen om een integrale benadering van de Kortrijkse noord-zuidverbinding te verzekeren en omdat de site op korte termijn vrijkomt. De P&R Kennedylaan maakt deel uit van het plangebied omdat dat terrein samen met de Xpo-site functioneert en ook hier een geïntegreerde aanpak nodig is.

De terreinen van AWW en de campus Syntra West worden eveneens meegenomen om zo alle geselecteerde locaties uit het Arcadis-onderzoek in de startnota af te dekken.

De locatie 5 'Site Xpo en omgeving' kent een oppervlakte van ca. 289.173m<sup>2</sup> of ca. 28,9 ha cfr. het GRB en kan als volgt worden afgebakend:

- Noordgrens  
Het deelgebied wordt in het noorden begrensd door het tracé van de autosnelweg E17. Met uitzondering van de Fluvia-brandweerkazerne, welke ten noorden van de E17 is gelegen.
- Oostgrens  
Het deelgebied wordt in het oosten begrensd door het tracé van de gewestweg Doorniksesteenweg (N50). Langs de Doorniksesteenweg is het kasteelpark 't Hooghe en de internationale rozentuin gelegen. Beiden zijn niet opgenomen in de contour en begrenzen dus ook de plancontour in het oosten.
- Zuidgrens  
Ten zuiden wordt het deelgebied begrensd door het tracé van de Beneluxlaan. De huidige site van Syntra West wordt ten zuiden begrensd door een activiteitencluster waaronder een kinderdagverblijf, tankstation en fitnesscentrum. Deze activiteitencluster vormt geen onderdeel van het deelgebied.
- Westgrens  
Het deelgebied wordt ten westen begrensd door het op- en afrittencomplex Hoog Kortrijk en het tracé van de Beneluxlaan.

De locatie is gelegen binnen de contour van een gewestelijk RUP in opmaak, namelijk het GRUP K-R8. Op 26 februari 2021 werd de verfijnde startnota van het GRUP goedgekeurd.

Plannenbundel p. 16: Plangebied 'Xpo en omgeving' op orthofoto

## 2.4 RUIMTEGEBRUIK

### 2.4.1 Locatie 1: Kop van Evolis

Locatie 1 'Kop van Evolis' kent een oppervlakte van ca. 174.513m<sup>2</sup> en betreft op heden een onbebouwd terrein. Het terrein, onderdeel van het bedrijventerrein Evolis, wordt ontsloten door het interne wegennetwerk van Evolis en dit op twee locaties. Het plangebied is gelegen in de zuidwestelijke hoek van het bedrijventerrein en grenst zo aan de autosnelweg E17 met bijhorende op- en afrittencomplex en de Oudenaardsesteenweg.

Het perceel is gelegen aan de hoofdingang van Evolis en wordt op heden gekenmerkt door hoofdzakelijk onbebouwde terreinen (weilanden) met een klein perceel met bebossing. Ter hoogte van de rotonde binnen het plangebied staat een windmolen. In het verlengde van deze rotonde is eveneens een fietsweg aangelegd welke rechtstreeks aantakt op de Oudenaardsesteenweg richting centrum Kortrijk (ten westen) en verderop op de woonwijk Lange Munte (ten zuiden). In het oosten van het plangebied, t.h.v. de toegang van Evolis, is op heden een tijdelijke onverharde parkeerplaats ingericht. Het terrein is licht hellend, met de hoogst gelegen gronden langs de E17.

Er wordt op de korte termijn voorzien dat de Fluvia-brandweerkazerne zal verhuizen naar deze site t.h.v. de rotonde.



Figuur 1: Locaties foto's Kop van Evolis



Foto 1: Onverharde parking nabij hoofdtoegang Evolis



Foto 2: Toegang onverharde parking vanaf rotonde



Foto 3: Fietsdoorsteek vanaf Oudenaardsesteenweg



Foto 4: Weginfrastructuur vanaf westelijke rotonde



Foto 5: Toegangsweg bedrijventerrein Evolis



Foto 6: Hoofdtoegang Evolis vanaf Oudenaardsesteenweg



Foto 7: Onbebouwd terrein tussen wegnis Evolis en Oudenaardsesteenweg



Foto 8: Verlichtingspalen en bomenrijen t.b.v. fietsdoorsteek parallel aan weginfrastructuur

## 2.4.2 Locatie 2: Kapel ter Bede

Locatie 2 'Kapel ter Bede' kent een oppervlakte van ca. 274.456m<sup>2</sup> en huisvest enkele bedrijven. Naast de bedrijven, de Howest campus 'The Square' en de aanwezige erfgoedelementen is het terrein grotendeels onbebouwd.

Het deelgebied kan als volgt opgedeeld worden:

- Het plangebied wordt ontsloten via de lokale wegen Keizerstraat, de Luipaardstraat en Kapel ter Bede;
- In het oosten wordt het plangebied begrensd door de Luipaardstraat, welke een verbindingsweg vormt voor langzaam verkeer naar het bedrijventerrein Evolis aan de andere zijde van de E17;
- Langsheen de gemeenteweg Kapel ter Bede zijn enkele bedrijven aanwezig zoals Delaware en de hoofdzetel en showroom van Wienerberger. Naast de bedrijven is ook de Howest campus 'the Square' ingericht op de kruising van Kapel ter Bede en de Luipaardstraat;
- Tussen de bebouwde ruimte langsheen Kapel ter Bede en de zuidelijke grens is de ruimte grotendeels onbebouwd.
- In het zuidoosten van het plangebied is een bebost terrein aanwezig, welke de restanten van een oude villa bevat.

Het terrein is licht hellend, met de hoogst gelegen gronden langs de E17.



Figuur 2: Locaties foto's Kapel ter Bede



Foto 9: Kapel ter Bede en site Koramic & Delaware



Foto 10: Weginfrastructuur Kapel ter Bede en site Campus Howest



Foto 11: Site Campus Howest en fietsweg Guldenspoorpad



Foto 12: Akkerland en site Campus Howest vanaf Luipaardstraat



Foto 13: Buysmetal en weiland vanaf Luipaardstraat



Foto 14: Fietsdoorsteek Luipaardstraat richting Evolis



Foto 15: Woningen centraal in plangebied Kapel ter Bede

### 2.4.3 Locatie 3: Brugsesteenweg

Locatie 3: 'Brugsesteenweg' kent een oppervlakte van ca. 148.679m<sup>2</sup>. Het plangebied wordt volledig ingesloten door woonweefsel en andere functies. Het terrein is op heden ingenomen door Van Marcke. De bebouwing clustert zich voornamelijk in het oosten van het plangebied, ten westen is het terrein nog grotendeels onbebouwd.

Het deelgebied kan als volgt opgedeeld worden:

- In het oosten van het plangebied zijn de gebouwen van het bedrijf Van Marcke Technics aanwezig. Direct aansluitend op deze gebouwencluster zijn de bedrijfsgebouwen van Mewaf ingericht;
- Centraal in het plangebied is een opslagloods met opslag in open lucht aanwezig, horende bij het bedrijf Mewaf. Daarbij aansluitend ligt een kleine zonevreemde wooncluster;
- In het zuiden en het westen wordt het plangebied gekenmerkt door onbebouwde bedrijfspercelen welke een landbouwgebruik kennen;
- De bedrijfssite wordt ontsloten op de Brugsesteenweg, de Iepersestraat, de Lijnwaadstraat en de Izegemsestraat via de Kleine Iepersestraat.



Figuur 3: Locatie foto's Brugsesteenweg





Foto 16: Akkerland in westen van plangebied vanaf Kleine lepersestraat



Foto 17: Weilanden in zuiden van plangebied vanaf Kleine lepersestraat



Foto 18: Woningen centraal in plangebied recht tegenover bedrijfsgebouwen Van Marcke



Foto 19: Van Marcke-bedrijfsite tegenover woningen met achterliggend bedrijfsgebouwen



Foto 20: Woning grenzend aan akkerland in lepersestraat



Foto 21: Toegang bedrijfsgebouwen Van Marcke vanaf lepersestraat



Foto 22: Toegang bedrijfsgebouwen Van Marcke vanaf lepersestraat



Foto 23: Parking t.b.v. Van Marcke vanaf de Lijnwaadstraat

## 2.4.4 Locatie 4: Weggevoerdenlaan

Locatie 4 'Weggevoerdenlaan' kent een oppervlakte van ca. 161.145m<sup>2</sup>. Het plangebied is gelegen in het zuiden van het centrum van Kortrijk grenzend aan het rangeerstation. De site is op heden nagenoeg volledig ingenomen door de leegstaande bedrijfsgebouwen van 'Van Marcke' alsook een opslagdepot van het bedrijf Dpd. Het plangebied is bijgevolg quasi volledig verhard en/of bebouwd. Enkel in het oosten, langsheen de Pottelberg is een onbebouwd terrein aanwezig. Het terrein helt, met de hoger gelegen delen in het zuidwesten.

Het deel-RUP kan als volgt opgedeeld worden:

- In het noorden, aangrenzend de scholencampus Pottelberg van Athena, is een showroom aanwezig;
- In het zuidwesten van de site is de vestiging 'Van Marcke Technics' aanwezig, eveneens een opslagdepot van Dpd, alsook een opslag in open lucht;
- Het enige terrein dat onbebouwd bleef is gelegen langsheen de gewestweg Pottelberg.



Figuur 4: Locatie foto's Weggevoerdenlaan



Foto 24: Zicht op Weggevoerdenlaan vanaf toonzaal Van Marcke Inspirations



Foto 25: Zicht op Weggevoerdenlaan vanaf toonzaal Van Marcke Inspirations



Foto 26: Toegang tot bedrijfssite Dpd Belgium vanaf Weggevoerdenlaan



Foto 27: Toegang tot bedrijfsgebouw Van Marcke en toegang bedrijfssite Dpd vanaf Weggevoerdenlaan



Foto 28: Zicht op bedrijfsgebouwen Dpd Belgium Weggevoerdenlaan



Foto 29: Zicht op bedrijfssite Dpd Belgium Weggevoerdenlaan



Foto 30: Gesloopte woning in Pottelberg met zicht op achterliggende bedrijfsgebouwen



Foto 31: Zicht op Pottelberg N43 t.h.v. florist



Foto 32: Toegang bedrijfssite vanaf Pottelberg t.h.v. Toyotagarage



Foto 33: Zicht op Pottelberg N43 vanaf toegang bedrijfssite t.h.v. Toyotagarage

## 2.4.5 Locatie 5: Site Xpo en omgeving

Locatie 5 'Site Xpo en omgeving' kent een oppervlakte van ca. 289.173m<sup>2</sup>. De Xpo-site binnen het plangebied is nagenoeg volledig verhard en wordt omringd door grootschalige verkeersinfrastructuur, namelijk de Doornikse Steenweg, de President Kennedylaan en de E17. De Xpo-site zelf wordt gekenmerkt door de Expohallen van Kortrijk, deze zijn vastgesteld als bouwkundig erfgoed. Aansluitend op de Exoposte, gelegen ten zuidwesten, bevindt zich het gebouw van Kinopolis Kortrijk.

Ten zuiden van de Xpo-site is binnen het plangebied ook de bestaande park & ride met het aanliggende gebouwencomplex van de wegpolyte en het Agentschap Wegen en Verkeer aanwezig. Ten zuiden van dit gebouwencomplex is eveneens de site van Syntra West Kortrijk aanwezig binnen het plangebied. Deze wordt in het oosten begrensd door de Doornikse Steenweg en in het westen begrensd door de Beneluxlaan. Syntra West en de P&R sluiten ook aan op Park 't Hoge en de rozentuin. Omwille van de grote landschappelijke waarde van deze groene omgeving voor Hoog-Kortrijk, wordt deze omgeving hier buiten beschouwing gelaten.

Het deel-RUP kan als volgt opgedeeld worden:

- Het noordelijk gedeelte van het plangebied betreft de site van Kortrijk Xpo met omliggend verschillende parkings;
- De Park & Ride (parking 10) is gelegen ten zuiden van de President Kennedylaan en sluit aan op het gebouwencomplex van het Agentschap Wegen en Verkeer en de Federale wegpolyte;
- De site van Syntra West Kortrijk vormt het zuidelijk gedeelte van het plangebied en wordt begrensd door de Doorniksesteenweg en de Beneluxlaan.



Figuur 6: Locaties foto's site Xpo en omgeving



Foto 34: Hallen Kortrijk straatzijde Doorniksesteenweg



Foto 35: Plein hallen Kortrijk straatzijde Doorniksesteenweg



Foto 36: Toegang kantoren Kortrijk Xpo vanaf President Kennedylaan



Foto 37: Kortrijk Xpo hal 3 met bijhorende parking vanaf President Kennedylaan



Foto 38: Kortrijk Xpo hallen 4 en 5 t.h.v. parking 7



Foto 39: Toegang parking P&R Kennedylaan



Foto 40: Parking P10 P&R Expo met toerit naar President Kennedylaan



Foto 41: Zicht op parking P10 P&R Expo vanaf President Kennedylaan



Foto 42: Oversteek voetgangers en fietsers vanaf P&R Expo naar de site Xpo Kortrijk



Foto 43: Oversteek voetgangers en fietsers vanaf site Xpo Kortrijk naar de P&R Expo



# 3. JURIDISCHE CONTEXT

## 3.1 RUIMTELIJKE ORDENING

Type	Binnen en grenzend aan het plangebied
Gewestplan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Locatie 1: Cfr. het gewestplan Kortrijk (K.B. 4 november 1977 en wijzigingen) situeert de locatie zich nagenoeg volledig binnen een industriegebied. Ten zuiden is een smalle strook gelegen binnen een regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter. De gewestplanbestemming is voor een groot deel in het westen van het plangebied opgeheven door het gewestelijk RUP 'Afbakening regionaal stedelijk gebied Kortrijk'.</li> <li>• Locatie 2: De gewestplanbestemming wordt voor het volledige plangebied opgeheven door het gewestelijk RUP 'Afbakening regionaal stedelijk gebied Kortrijk'.</li> <li>• Locatie 3: Cfr. het gewestplan Kortrijk (K.B. 4 november 1977 en wijzigingen) situeert de locatie zich nagenoeg volledig in gebied voor milieubelastende industrieën. Langsheen de lepersestraat en de Brugsesteenweg zijn smalle stroken van het deel-RUP gelegen in woongebied.</li> <li>• Locatie 4: Cfr. het gewestplan Kortrijk (K.B. 4 november 1977 en wijzigingen) is het grootste aandeel van de locatie gelegen in gebied voor milieubelastende industrieën. Langsheen de noordoostelijke grens is een strook gelegen in gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen. In het oosten van de locatie, langsheen de Pottelberg, is een woongebied aanwezig.</li> <li>• Locatie 5: Cfr. het gewestplan Kortrijk (K.B. 4 november 1977 en wijzigingen) situeert de locatie zich nagenoeg volledig in gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen. Enkel langsheen de Beneluxlaan is een smalle strook woongebied aanwezig.</li> </ul>
Gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Locatie 1: Cfr. afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk (20 januari 2006) is de zuidwestelijke hoek van het plangebied gelegen binnen een gebied voor stedelijke ontwikkeling. De locatie valt binnen het RUP in opmaak "K-R8 - Verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost" – fase verfijnde startnota.</li> <li>• Locatie 2:</li> </ul>

	<p>Cfr. afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk (20 januari 2006) is de volledige locatie gelegen binnen een gebied voor wetenschapspark en stedelijke activiteiten Kapel ter Bede.</p> <p>De locatie valt binnen het RUP in opmaak "K-R8 - Verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost" – fase verfijnde startnota.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Locatie 5: De locatie valt binnen het RUP in opmaak "K-R8 - Verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost" – fase verfijnde startnota.</li> </ul>
Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle locaties vallen binnen het PRUP 'Solitaire vakantiewoningen – Interfluvium'. Dit RUP is echter niet relevant voor de locaties.</li> </ul>
Gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Locatie 3: Voor deze locatie is momenteel het RUP Mewaf in opmaak (RUP_34022_214_00021_00001) – fase startnota.</li> <li>• Locatie 4: Voor deze locatie is momenteel het RUP Weggevoerdenlaan in opmaak (CBS d.d. 6 mei 2019) – fase startnota.</li> </ul>
Algemeen Plan van Aanleg	Geen
Bijzondere plannen van aanleg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Locatie 5: Voor de Xpo-site, waarbinnen de locatie is gelegen, werd een BPA 'Europark' opgemaakt (Kor031-2a) – d.d. 9 juni 1995.</li> </ul>
Verkavelingsvergunningen	De verkavelingsvergunningen worden aangevuld na de keuze van de ontwikkelingslocatie in het onderhavig RUP.

Tabel 1: Verordende plannen voor het plangebied

Plannenbundel p. 1: Situering plangebieden t.o.v. topografische kaart (macroniveau)

Plannenbundel p. 17-21: Plangebied op gewestplan

Plannenbundel p. 27-31: Plangebied met bestaande BPA's en RUP's

Plannenbundel p. 32-36: Plangebied met administratieve percelen (GRB)

## 3.2 VERORDENINGEN

Gewestelijke stedenbouwkundige verordeningen	<p>Gewestelijke verordening van 29.04.1997 inzake wegen voor voetgangersverkeer.</p> <p>Gewestelijke verordening van 08.07.2005 inzake openluchtrecreatieve verblijven en de inrichting van gebieden voor dergelijke verblijven.</p> <p>Gewestelijke verordening van 05.06.2009 en gewijzigd op 18.02.2011 inzake toegankelijkheid.</p> <p>Gewestelijke verordening van 05.07.2013 en gewijzigd op 15.07.2016 inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater.</p>
----------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	Gewestelijke verordening van 09.06.2017 inzake breedband.
Provinciale stedenbouwkundige verordeningen	Provinciale verordening van 23.07.2008 inzake het overwelfen van baangrachten.
Gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen	Voor alle locaties gelegen in het plangebied is de algemene gemeentelijke verordening van 20.09.2012 van kracht.

Tabel 2: Verordeningen voor het plangebied

## 3.3 JURIDISCHE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

### 3.3.1 Infrastructuur

Type	Binnen en grenzend aan het plangebied
Zone non-aedificandi langs A-wegen	<p>Het besluit betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen (goedgekeurd d.d. 25 januari 2019) legt vrije stroken (zone non-aedificandi) vast met een breedte van 30m aan weerszijden van de grens van de autosnelweg.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Locatie 1: De grenzen van het plangebied (ten westen) gelegen langs de E17 vallen binnen dit besluit. Hier is een strook van 30m welke onder de regels van vrije stroken valt.</li> <li>• Locatie 2: De grenzen van het plangebied (ten zuidoosten) gelegen langs de E17 vallen binnen dit besluit. Hier is een strook van 30m welke onder de regels van vrije stroken valt.</li> <li>• Locatie 5: De grenzen van het plangebied gelegen langs de E17 vallen binnen dit besluit. Deze zijn: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Site Xpo, westelijke grens plangebied</li> <li>- Brandweerkazerne Fluvia</li> </ul> Hier is een strook van 30m welke onder de regels van vrije stroken valt.</li> </ul>
Atlas der Buurtwegen (1841-1850) en wijzigingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Locatie 1: Cfr. de Atlas der Buurtwegen werd de locatie afgebakend door de 'voetweg nr. 43'. Deze volgt het verloop van de huidige weg Evolis en vormt de noordoostelijke grens van de locatie.</li> <li>• Locatie 2: Cfr. de Atlas der Buurtwegen werd de locatie doorkruist door de 'voetweg nr. 43'. Vanaf het westen ging de 'buurtweg nr. 26' over in de 'voetweg nr. 47', beiden grotendeels het tracé van Kapel ter Bede volgend, in noordelijke richting. De oostelijke hoek van de locatie werd doorkruist door 'buurtweg nr. 16', komende vanaf het huidige terrein Evolis richting het noorden.</li> <li>• Locatie 3:</li> </ul>

	<p>Cfr. de Atlas der Buurtwegen werd de locatie niet doorkruist door buurtwegen en/of voetwegen. De huidige Lijnwaadstraat kent hetzelfde verloop als het vroegere tracé van de 'voetweg nr. 80'.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Locatie 4: Cfr. de Atlas der Buurtwegen werd de locatie ten noorden niet doorkruist door buurt- en/of voetwegen. In het zuiden werd de locatie doorkruist door de 'voetweg nr. 72'.</li> <li>• Locatie 5: Cfr. de Atlas der Buurtwegen kwamen verschillende buurtwegen samen binnen de locatie. Zo was er de 'Route de Courtrai' welke het verloop van de huidige Doorniksesteenweg volgde. De 'buurtweg nr. 20' vormde hiervan een zijstraat welke in het oosten nagenoeg het tracé van de huidige Pijpestraat volgde. Deze buurtweg nr. 20 kende zijn verder verloop richting de huidige Xpo-site. Op deze buurtweg nr. 20 takte de voetweg nr. 39 aan, welke zijn verder verloop naar het zuiden kende.</li> </ul> <p>Het statuut van de verschillende relevante buurt- en voetwegen zal later in het planproces aangevuld worden voor de geselecteerde, potentiële locatiealternatieven binnen het RUP.</p>
Rooilijnplannen	De rooilijnplannen worden aangevuld na de keuze van de ontwikkelingslocatie in het onderhavig RUP.
Fietsnetwerk	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Locatie 1: Het plangebied wordt ten zuiden begrensd door de Oudenaardsesteenweg (N8) waarlangs een functionele fietsroute is gelegen.</li> <li>• Locatie 2: Langsheen de Luipaardstraat, welke het plangebied ten oosten begrensd, is een functionele fietsroute gelegen. Ten noorden wordt het plangebied begrensd door het Guldenspoorpad, welke dient doet als fietssnelweg (F45: Kortrijk-De Pinte).</li> <li>• Locatie 3: Het plangebied wordt centraal in oost-westelijke richting, langsheen de Kleine Ieperstraat, doorkruist door een functionele fietsroute. De indicatieve aansluiting op de Brugsesteenweg is op heden echter niet gerealiseerd. De Brugsesteenweg, welke het plangebied ten oosten begrensd, doet dienst als functionele fietsroute. De Izegemsestraat, ten westen van het plangebied, doet dienst als fietssnelweg (F361: Roeselare-Kortrijk).</li> <li>• Locatie 4: Tussen de Weggevoerdenlaan en de spoorwegbedding is de fietssnelweg F376 Kortrijk-Moeskroen ingericht. Daarenboven doet de Pottelberg (N43) dienst als functionele fietsroute.</li> <li>• Locatie 5: Zowel de Doorniksesteenweg als de President Kennedylaan zijn vastgesteld als functionele fietsroutes.</li> </ul>

	Daarnaast wordt de site Syntra West doorkruist door een functionele fietsroute welke vanaf de Doorniksesteenweg zijn vervolg kent richting het zuidelijk gelegen Kennedypark.
Openbaar vervoersnetwerk (De Lijn)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Locatie 1: Langsheen de Oudenaardsesteenweg (N8) zijn de buslijnen nr. 91-92-93 ingericht. Dit betreffen allen de 'Voorstadslijn Kortrijk-Zwevegem'.</li> <li>• Locatie 2: Langsheen de weg Kapel ter Bede is de streeklijn 'Kortrijk-Zwevegem-Otegem-Avelgem'.</li> <li>• Locatie 3: Langsheen de Izegemsestraat, de westelijke grens van het plangebied, is de buslijn nr. 6 'Station-Shopping Center-Bozestraat-Heule' voorzien. De Brugsesteenweg is voorzien van de buslijn nr. 52, dit betreft de streeklijn 'Kortrijk-Tielt'.</li> <li>• Locatie 4: Langsheen de Weggevoerdenlaan is de streeklijn nr. 82 'Kortrijk-Marke-Lauwe-Moorsele' ingericht. Het tracé van de Pottelberg (N43) voorziet de streeklijn nr. 83 'Kortrijk-Aalbeke-Moeskroen'.</li> <li>• Locatie 5: In de Doorniksesteenweg t.h.v. de Expo-hallen zijn 5 buslijnen aanwezig, dit zijn de stadslijnen 1-12-13 en de streeklijnen 15-16. De Stadslijn 1 'Station-Kinopolis Xpo-Az Groeninge' en de stadslijn 12 'Station-Kinopolis Xpo-AZ Groeninge-Rollegem' volgen het tracé van de President Kennedylaan. De stadslijn 13 'Station-Hoog Kortrijk-station' voorziet een lusvormig traject langsheen de onderwijscampussen ten oosten van de Xpo-site (Vives Kortrijk/KU Leuven). De streeklijn 15 'Kortrijk-Kooigem-Spiere' en de streeklijn 'Kortrijk-Rollegem-Moeskroen' volgen het tracé van de Doorniksesteenweg.</li> </ul>
Hoogspanningslijnen / pijpleidingen	Geen

Tabel 3: Infrastructuur in het plangebied

Plannenbundel p. 112-116: Plangebied met wegenstructuur voor gemotoriseerd verkeer

Plannenbundel p. 117-121: Plangebied op Atlas der Buurtwegen

Plannenbundel p. 122-126: Plangebied met openbaar vervoer

Plannenbundel p. 127-131: Plangebied met trage wegen

Plannenbundel p. 167-171: Plangebied met zoneringsplan VMM

### 3.3.2 Water

Type	Binnen en grenzend aan het plangebied
Beschermingszones grondwaterwinningen	Geen

(decreet houdende maatregelen inzake het grondwaterbeheer 1984)	
<b>Bevaarbare waterlopen, onbevaarbare waterlopen en grachten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Locatie 1: Ten zuidoosten van het plangebied is de Pluimbeek aanwezig, dit is een onbevaarbare waterloop categorie 2 (VHAG-code: 4603).</li> <li>• Locatie 3: Ten noordwesten van het plangebied is de Heulebeek aanwezig, dit is een onbevaarbare waterloop categorie 1 (VHAG-code: 4205).</li> <li>• Locatie 5: Ten zuidwesten van het plangebied is de Grote Wallebeek aanwezig, dit is een onbevaarbare waterloop categorie 2 (VHAG-code: 4752).</li> </ul>
<b>Overstromingsgevoelige gebieden 2017</b> (decreet Integraal Waterbeleid 2003)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Locatie 1: Het noordwestelijk deel van de locatie wordt gezien als mogelijk overstromingsgevoelig gebied.</li> <li>• Locatie 2: Centraal in de locatie is een kleine zone aangeduid als mogelijk overstromingsgevoelig gebied.</li> <li>• Locatie 4: De zuidwestelijke uithoek van de locatie is gemarkeerd als mogelijk overstromingsgevoelig gebied.</li> <li>• Locatie 5: Ten westen van de site Syntra West is een strook aangeduid als mogelijk overstromingsgevoelig gebied. Ook een deel van de P&amp;R zone is gekenmerkt als mogelijk overstromingsgevoelig gebied. In de oostelijke hoek van de Xpo-site is een beperkte zone aangeduid als mogelijk overstromingsgevoelig gebied.</li> </ul>
<b>Signaalgebieden</b> (decreet Integraal Waterbeleid 2003)	Geen

Tabel 4: Watelementen in het plangebied

Plannenbundel p. 47-51: Plangebied met Vlaamse Hydrografische Atlas – Waterlopen en Overstromingsgevoelige gebieden (watertoets 2017)

Plannenbundel p. 52-56: Plangebied op winterbedkaart

Plannenbundel p. 57-61: Plangebied op hellingenkaart

Plannenbundel p. 62-66: Plangebied met erosiegevoelige gebieden

Plannenbundel p. 67-71: Plangebied met grondwaterstromingsgevoelige gebieden

Plannenbundel p. 72-76: Plangebied met infiltratiegevoelige gebieden

Plannenbundel p. 77-81: Plangebied met signaalgebieden en beschermingszones grondwaterwinning

Plannenbundel p. 157-161: Plangebied met aangroei overstroombare gebieden

### 3.3.3 Erfgoed

#### 3.3.3.1 Bouwkundig erfgoed

Type	Binnen en grenzend aan het plangebied
<p><b>Vastgestelde Inventaris Bouwkundig Erfgoed</b> (decreet tot bescherming van Monumenten en Stads- en Dorpsgezichten 1976 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Locatie 2:</b> T.h.v. de noordelijke grens van de locatie langsheen de weg Kapel ter Bede is een vrijstaande villa van 1928 (voormalige directeurswoning Littoral) aanwezig, welke is vastgesteld als bouwkundig erfgoed. Daarnaast is de Onze-Lieve-Vrouw ter Bedekapel aanwezig welke is vastgesteld als beschermd monument.</li> <li>• <b>Locatie 3:</b> Langsheen de Brugsesteenweg is een eenheidsbebouwing van acht stadswoningen en een vrijstaande burgerwoning aanwezig, deze zijn beiden vastgesteld als bouwkundig erfgoed. Langsheen de Watermolenstraat is de 'weverij van meubelstoffen R. Sagaert-Bauveroy' aanwezig, welke is vastgesteld als bouwkundig erfgoed. Ook in de Watermolenstraat is een reeks aan arbeiderswoningen aanwezig, vastgesteld als bouwkundig erfgoed.</li> <li>• <b>Locatie 4:</b> Centraal in de locatie is een paviljoen van Expo '58 aanwezig welke is vastgesteld als bouwkundig erfgoed.</li> <li>• <b>Locatie 5:</b> Delen van de Xpo-site binnen de locatie, namelijk de Hallen van Kortrijk, vallen onder het vastgesteld bouwkundig erfgoed.</li> </ul>
<p><b>Beschermden monumenten, stads- en dorpsgezichten</b> (decreet tot bescherming van Monumenten en Stads- en Dorpsgezichten 1976 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Locatie 2:</b> T.h.v. de noordelijke grens langsheen de weg Kapel ter Bede staat de Onze-Lieve-Vrouw ter Bedekapel welke als beschermd monument wordt erkend. Grenzend ten noorden is de volledige site van "NV Céramique et briquetteries mécaniques du Littoral" vastgesteld als bouwkundig erfgoed.</li> <li>• <b>Locatie 4:</b> Centraal in de locatie is een tentoonstellingspaviljoen van Expo '58 aanwezig welke als beschermd monument wordt erkend.</li> <li>• <b>Locatie 5:</b> Binnen de contour van locatie 5 komen geen beschermden monumenten en/of stads- en dorpsgezichten voor. Grenzend aan de oostelijke contourgrens is het beschermd stads- en dorpsgezicht 'Kasteelpark 't Hooghe' gelegen.</li> </ul>

Tabel 5: Bouwkundig erfgoed in en grenzend aan het plangebied

### 3.3.3.2 Landschappelijk erfgoed

Type	Binnen en grenzend aan het plangebied
<b>Vastgestelde Inventaris Houtige Beplantingen met Erfgoedwaarde en Inventaris Historische Tuinen en Parken</b> (decreet betreffende Landschapszorg 1996 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Geen
<b>Vastgestelde landschapsatlas</b> (decreet betreffende Landschapszorg 1996 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Geen
<b>Beschermde landschappen</b> (Decreet betreffende Landschapszorg 1996 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Geen

Tabel 6: Landschappelijk erfgoed in het plangebied

### 3.3.3.3 Archeologisch erfgoed

Type	Binnen en grenzend aan het plangebied
<b>Gebieden waar geen archeologisch erfgoed te verwachten valt</b> (Vaststelling d.d. 01.01.2017 door agentschap Onroerend Erfgoed)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Locatie 1: In het zuiden van de locatie is een strook aanwezig waar geen archeologisch erfgoed te verwachten valt.</li> </ul>
<b>Vastgestelde inventaris archeologische zones</b> (Decreet houdende Bescherming van het Archeologisch Patrimonium 1993 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Geen
<b>Beschermde archeologische sites</b> (Decreet houdende Bescherming van het Archeologisch Patrimonium 1993 actueel ingewerkt in het decreet Onroerend Erfgoed 2013)	Geen

Tabel 7: Archeologisch erfgoed in het plangebied

Plannenbundel p. 97-101: Plangebied met bouwkundig erfgoed  
 Plannenbundel p. 102-106: Plangebied met landschappelijk erfgoed  
 Plannenbundel p. 107-111: Plangebied met archeologisch erfgoed

## 3.3.4 Natuur

### 3.3.4.1 Internationaal of Europees niveau

Type	Binnen en grenzend aan het plangebied
<b>Habitatrichtlijngebieden</b> (Europese Richtlijn 92/43/EEG)	Geen
<b>Ramsar-gebieden</b>	Geen



(internationale Ramsar-conventie 1971)	
<b>Vogelrichtlijngebieden</b> (Europese Richtlijn 79/409/EEG)	Geen

Tabel 8: Internationale en Europese beschermingszones in het plangebied

### 3.3.4.2 Vlaams niveau

Type	Binnen en grenzend aan het plangebied
<b>Historisch permanente graslanden</b> (Decreet betreffende het Natuurbehoud en het Natuurlijk Milieu 1997 en landbouwwetgeving)	Geen
<b>Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) = grote eenheden natuur (GEN) en grote eenheden natuur in ontwikkeling (GENO)</b> <b>Integraal Verweings- en Ondersteunend Netwerk (IVON) = natuurverbindings- en natuurverweingsgebieden</b> (Decreet betreffende het Natuurbehoud en het Natuurlijk Milieu 1997)	Geen
<b>Biologische waarderingskaart (BWK 2)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Locatie 1: In het plangebied is centraal een aanzienlijke oppervlakte biologisch waardevol gebied aanwezig, daarnaast is in het oosten een biologisch minder waardevol gebied aanwezig.</li> <li>• Locatie 2: In het zuidoosten van het plangebied, grenzend aan de E17, is een biologisch waardevol gebied aanwezig. Langsheen de R8 zijn eveneens enkele stroken biologisch waardevol gebied aanwezig.</li> <li>• Locatie 3: In het plangebied komen geen waardevolle gebieden voor. Ten noorden van de Iepersestraat is een zone open ruimte in de woonwijk vastgesteld als biologisch waardevol gebied.</li> <li>• Locatie 4: In het plangebied komen geen waardevolle gebieden voor. Ten noorden van de Weggevoerdenlaan, langsheen het spoortracé, is een smalle strook vastgesteld als biologisch waardevol gebied.</li> <li>• Locatie 5: In het plangebied zijn de biologisch waardevolle gebieden beperkt tot enkele stroken langsheen de Beneluxlaan. Grenzend aan het plangebied wordt het</li> </ul>

	kasteelpark 't Hooghe vastgesteld als een biologisch waardevol gebied.
<b>Bosreservaten</b> (Bosdecreet 1990)	Geen
<b>Duinreservaten</b> (Duinendecreet 1993)	Geen
<b>Natuureservaten</b> (Decreet betreffende het Natuurbehoud en het Natuurlijk Milieu 1997)	Geen

Tabel 9: Vlaamse beschermingszones in het plangebied

Plannenbundel p. 82-86: Plangebied met speciale beschermingszones  
 Plannenbundel p. 87-91: Plangebied met Historisch permanent grasland, VEN-gebieden en reservaten  
 Plannenbundel p. 92-96: Plangebied op biologische waarderingskaart – BWK (versie 2, 2018)  
 Plannenbundel p. 132-136: Plangebied op geluidsbelastingskaart wegverkeer 2018 dag (boven), avond (midden) en nacht (onder)  
 Plannenbundel p. 137-141: Plangebied met luchtkwaliteit (2019): fijn stof PM 2,5 (boven) en fijn stof PM 10 (onder)  
 Plannenbundel p. 142-146: Plangebied met luchtkwaliteit (2019): Stikstof (boven) en roet – Black Carbon (onder)  
 Plannenbundel p. 147-151: Plangebied op light pollution atlas (2016)  
 Plannenbundel p. 152-156: Plangebied op hittestresskaart 2050 (boven) en 2100 (onder)  
 Plannenbundel p. 162-166: Plangebied op milieu-impacttoetskaart

### 3.3.5 Landbouw

Type	Binnen en grenzend aan het plangebied
Herbevestigd agrarisch gebied (HAG)	Geen
Ruilverkaveling	Geen

Tabel 10: Landbouw gerelateerde zones in het plangebied

## 4. PLANNINGS- EN BELEIDSCONTEXT

---

Ruimtelijke structuurplannen doen uitspraken over het ruimtegebruik, maar leggen geen bodembestemmingen vast zoals een gewestplan of een bijzonder plan van aanleg. Deze plannen zijn niet bindend voor de burger, maar bepalen wel het toekomstig ruimtelijk beleid in de betrokken regio's.

Door de opmaak van gemeentelijke ruimtelijk uitvoeringsplannen wordt de uitvoering gegeven aan het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Deze ruimtelijke uitvoeringsplannen zijn essentieel om de visie en de opties van het ruimtelijk structuurplan op het terrein uitvoerbaar te maken.

De uitvoeringsplannen vertrekken steeds vanuit de visie van een ruimtelijk structuurplan. In wat volgt wordt het RUP 'KVK-stadion' gepositioneerd ten opzichte van de verschillende structuurplannen op regionaal, provinciaal en gemeentelijk niveau.

### 4.1 OP VLAAMS NIVEAU

#### 4.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

De Vlaamse Regering heeft op 23.09.1997 het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) definitief vastgesteld. Op 12.12.2003 en 17.12.2010 werd het RSV herzien. Het RSV biedt een visie aan over hoe er in Vlaanderen omgegaan dient te worden met de schaarse ruimte om een zo groot mogelijke ruimtelijke kwaliteit te krijgen.

Het richtinggevend gedeelte van het RSV geeft de gewenste ruimtelijke ontwikkeling aan voor vier structuurbepalende elementen en componenten op Vlaams niveau:

- stedelijke gebieden en stedelijke netwerken;
- elementen van het buitengebied;
- economische knooppunten;
- lijninfrastructuren.

De visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling wordt op kernachtige wijze uitgedrukt in de metafoor 'Vlaanderen open en stedelijk'.

Concreet is het ruimtelijk beleid op Vlaams niveau gericht op:

- het versterken van stedelijke gebieden en netwerken door bundelen van functies en activiteiten;
- het behoud en de versterking van het buitengebied door bundeling van wonen en werken in de kernen van het buitengebied;
- het concentreren van economische activiteiten in economische knooppunten;
- het optimaliseren van de bestaande verkeers- en vervoersstructuur en het verbeteren van het openbaar vervoer.

Het RSV vormt het kader voor de provinciale en gemeentelijke structuurplannen en werkt aldus door op het provinciale en gemeentelijke niveau.

Op 12 december 2003 heeft de Vlaamse regering de gedeeltelijke herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen definitief vastgesteld. In deze herziening komen er twee belangrijke aspecten aan bod:

- ruimte voor wonen enerzijds;
- en ruimte voor bedrijvigheid anderzijds.

Op 17 december 2010 heeft de Vlaamse regering de tweede herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen definitief vastgesteld. De tweede herziening gaat hoofdzakelijk over het actualiseren van het cijfermateriaal rond wonen, werken, open ruimte, recreatie en infrastructuur. Er is tevens een afstemming met het decreet grond- en pandenbeleid.

Kortrijk is vormt een regionaal stedelijk gebied. De hoofddoelstellingen van het beleid ten aanzien van de stedelijke gebieden en de stedelijke netwerken zijn de leefbaarheid en attractiviteit ervan. Daaruit worden de volgende meer specifieke doelstellingen afgeleid:

- stimuleren en concentreren van activiteiten; 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 woningtypologieën 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.

Regionaalstedelijke gebieden hebben grote potenties om in kwantitatief en kwalitatief opzicht een belangrijk aandeel van de groei op te vangen. De ontwikkelingsperspectieven voor de stedelijke gebieden, welke hun aansluiting vinden op het voorliggend RUP, zijn de volgende:

- versterken van de multifunctionaliteit;
- afstemmen van voorzieningen op het belang van het stedelijk gebied;
- optimalisering van recreatieve en toeristische voorzieningen en medegebruik;
- stedelijke mobiliteit en locatiebeleid.

#### 4.1.1.1 Stedelijk netwerk op Vlaams niveau

Het regionaalstedelijk gebied Kortrijk maakt deel uit van de stedelijke netwerken op Vlaams niveau. Het beleid moet eveneens rekening houden met de rol van de regio in het grensoverschrijdend stedelijk netwerk. Zo wordt het grensoverschrijdende stedelijk netwerk Kortrijk-Rijsel-Roubaix-Tourcoing-Moeskroen gedefinieerd.

## 4.1.2 Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV)

De Vlaamse Regering keurde op 30.11.2016 het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed. Vervolgens op 20.07.2018 keurde de Vlaamse Regering de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. Dit zijn belangrijke formele stappen op weg naar het BRV, dat het RSV zal vervangen. De strategische visie van het BRV omvat een toekomstbeeld en een overzicht van de voornaamste beleidsopties op lange termijn, met name de strategische ruimtelijke doelstellingen van de Vlaamse regering.

De Vlaamse Regering heeft als doel om het bestaand ruimtebeslag beter en intensiever te gebruiken en zo de druk op de open ruimte te verminderen. De bedoeling is om het gemiddeld bijkomend ruimtebeslag terug te dringen van 6 hectare per dag vandaag naar 3 hectare per dag in 2025. De inname van nieuwe ruimte moet tegen 2040 volledig gestopt zijn. De ontwikkeling van nieuwe

woningen, werkplekken en voorzieningen zal dus meer en meer moeten gebeuren op goed gelegen locaties in onze steden en dorpen.

Er zijn 6 strategische doelstellingen opgenomen in de strategische visie BRV. Daarnaast zijn er ook 10 kernkwaliteiten. Onderstaande volgen enkele ruimtelijke ontwikkelingsprincipes welke aan bod komen in de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) en van toepassing zijn voor het voorliggend RUP:

1. Het huidige ruimtebeslag beter gebruiken

Vlaanderen wil inzetten op het verhogen van het ruimtelijke rendement in het huidige ruimtebeslag met een zorgvuldig ruimtegebruik welke aandacht besteedt aan de lokale wensen/noden. Deze rendementsverhoging tracht men te bereiken met maatwerk voor leefkwaliteit, klimaatbestendigheid en verhardingsbeperking. De rendementskansen zijn locatieafhankelijk en dienen dus steeds te worden afgewogen tegenover de potenties dat de locatie/omgeving biedt. Principes zoals functieverweving en een intensivering aan functies binnen het bestaande ruimtegebruik staan hierbij voorop.

2. Multifunctioneel ruimtegebruik en verweving

Ruimtelijk uitbreiden wordt een uitzondering en kan enkel in functie van een aangetoonde maatschappelijke ruimtebehoefte. Het hergebruik van het bestaande ruimtegebruik wordt vooropgesteld om de open ruimte te behoeden van verdere versnippering. Het bundelen en verweven van functies is in veel gevallen belangrijk voor de ontwikkeling binnen het ruimtebeslag. Het samenbrengen van verschillende activiteiten is belangrijk voor onder meer het beheersen van mobiliteit en het verhogen van de efficiëntie van logistiek en energievoorzieningen.

3. Ontwikkelen vanuit samenhang

Samenhangende steden en dorpen. Nieuwe ontwikkelingen worden voorzien op huidige en toekomstige knooppunten van collectieve vervoersstromen en fietsinfrastructuur. Het voorzieningenniveau bepaalt mee de ontwikkelingen.

Samenhang vanuit energie. Hierbij moet de ruimte energie-efficiënt georganiseerd en gebruikt te worden. Energie- en warmteuitwisseling moet ruimtelijk georganiseerd kunnen worden. De ruimtelijke ontwikkeling ondersteunt de transitie naar hernieuwbare energiebronnen en energie-infrastructuur wordt gebundeld.

4. Ontwikkelen op basis van het bestaande voorzieningenniveau

Het voorzieningenniveau bepaalt ook mee de ontwikkelingsmogelijkheden van een plek. Het waarborgen van de toegang tot regionale voorzieningen, die een ruimer verzorgingsgebied hebben, 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.

5. Ontwikkelen op basis van de knooppuntwaarde

De knooppuntwaarde, welke de (multimodale) bereikbaarheid en het voorzieningenniveau van een locatie voorstelt, bepaalt mede de ontwikkelingsmogelijkheden van een plek. Het is aangewezen te ontwikkelen op huidige en toekomstige knooppunten van collectieve vervoersstromen en fietsinfrastructuur. De knooppuntwaarde bepaalt de dichtheid en afstand voor ontwikkelingen. De knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau bepalen de mogelijkheden voor gemengde ontwikkeling van wonen, werken en voorzieningen.

## 6. Ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid

Garanderen van ruimtelijke kwaliteit, ruimtelijk ontwikkelen dient steeds te gebeuren met aandacht voor beperking gezondheidsrisico's en verhogen leefkwaliteit. Publieke ruimte is steeds veilig en toegankelijk voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Ontwikkelen dient te gebeuren met respect voor onroerend erfgoed.

## 7. Ruimtelijk uitbreiden als uitzondering

Ruimtelijk uitbreiden is enkel mogelijk i.f.v. een aangetoonde maatschappelijke ruimtebehoefte en wanneer hiervoor redelijke alternatieven via rendementsverhoging van het bestaande ruimtebeslag niet toereikend zijn. De uitbreiding gebeurt op een goed gelegen locatie en rekening houdend met het evenwicht binnen de bestemming. De uitbreiding zelf realiseert een "state of art" op het vlak van ruimtelijke ordening en multimodale ontsluiting.

De strategische visie dient in een volgend stadium uitwerking te krijgen via beleidskaders. Een beleidskader bevat operationele beleidskeuzes voor de middellange termijn en actieprogramma's voor een thema of voor een gebiedsdeel. Beleidskaders beschrijven onder meer hoe en met wie de gewenste ruimtelijke ontwikkeling wordt gerealiseerd.

Tot op heden geldt het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). Niettegenstaande worden de principes van de strategische visie BRV meegenomen bij de beoordelingen in het voorliggend planproces.

## 4.1.3 Gewestelijke RUP's

### 4.1.3.1 De afbakening van het stedelijk gebied Kortrijk

Het Gewestelijk RUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk' werd op 20 januari 2006 definitief vastgesteld. De regionaalstedelijke gebieden nemen omwille van hun verzorgingsniveau, hun stedelijke voorzieningen en hun economische structuur een belangrijke plaats in de ruimtelijke structuur van Vlaanderen. Het regionaalstedelijk gebied Kortrijk is als regionaalstedelijk gebied ook een economisch knooppunt.

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. Functies die niet kunnen ingepast worden in de binnenstad (zoals het nieuwe ziekenhuis) krijgen een plaats in Hoog-Kortrijk. Een hoogwaardige openbaarvervoers- en fietsverbinding is noodzakelijk. De stedelijke potenties van Hoog-Kortrijk worden benut ter hoogte van het knooppunt Kortrijk-Zuid (E17/R8) voor stedelijke functies en grootschalige kleinhandel, ter hoogte van het knooppunt Kortrijk-Oost voor regionale bedrijvigheid (GRUP Afbakening, p. 12).

Grootschalige bedrijventerreinen op nieuwe locaties en nieuwe kantoorlocaties worden niet voorzien. Bestaande bedrijventerreinen aan de R8 en E17 worden waar mogelijk uitgebreid. De binnenstad met vooral de stationsomgeving en Hoog Kortrijk biedt mogelijkheden voor het creëren van kantooraanbod. 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.

Binnen het GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk worden enkele specifieke zones afgebakend welke worden vastgesteld (herbestemd) voor een specifieke invulling.

### Kapel ter Bede

De zone Kapel ter Bede werd opgenomen als gebied voor wetenschapspark en stedelijke activiteiten. Op basis van locatie-onderzoek werd de omgeving van Kapel ter Bede naar voor geschoven door de stad Kortrijk voor het inrichten van een researchpark. Ruimtelijk is deze omgeving geschikt voor activiteiten met een stedelijk karakter, een intensief ruimtegebruik en een hoogwaardige uitstraling. Op dit terrein zijn vandaag bedrijven gevestigd. Deze bedrijven kunnen behouden blijven en verder ontwikkelen op de site. Bovendien wordt de mogelijkheid geboden om in dit gebied grootschalige stedelijke activiteiten te vestigen als ondergeschikte bestemming (zie toelichtingsnota).

### Langwater/Oudenaardsesteenweg

De kop van het stedelijk woongebied Langwater en de kop van het bedrijventerrein Evolis - waar het deelgebied 'Kop van Evolis' onderdeel van uitmaakt - werd vastgesteld als mogelijke locatie (naast o.a. Kapel ter Bede) voor de realisatie van stedelijke activiteiten.

### Weggevoerdenlaan

Het deelgebied Weggevoerdenlaan paalt aan de kleinhandelszone 'Pottelberg', vastgelegd binnen het Gewestelijk RUP 'afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk'.

De taakstelling voor economische activiteiten wordt ingevuld door differentiatie van bestaande terreinen en door aanduiden van nieuwe regionale bedrijventerreinen.

De bestaande ruimtelijke structuur van de kleinhandel en kleinhandelconcentraties op niveau van het regionaalstedelijk gebied wordt versterkt. Kleinhandel op niveau van het regionaalstedelijk gebied is gesitueerd en geconcentreerd in de binnenstad van Kortrijk en de uitlopers én in een beperkt aantal kleinhandelszones op of nabij knooppunten van de R8 (zoals Pottelberg), en langs uitvalswegen. Deze bundeling wordt ondersteund.

## 4.1.3.2 Gewestelijk RUP K-R8 (in opmaak)

Het gewestelijk RUP K-R8 is momenteel in opmaak. De verfijnde startnota werd door de Vlaamse Regering goedgekeurd op 26 februari 2021. Er vond een publieke raadpleging plaats van 30 maart tot en met 28 mei 2021.

Het gewestelijk RUP 'K-R8' heeft als doelstelling om de leefbaarheid van de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost te verbeteren. De mobiliteit, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen worden geïntegreerd aangepakt en op elkaar afgestemd. De basis voor het gewestelijk RUP vormt een geïntegreerde visie welke volgende onderdelen omvat:

- Het verhogen van de leefbaarheid als overkoepelende doelstelling;
- Het inzetten op alternatieve vervoersmodi (modal shift);
- Het evalueren en mogelijk (deels) bijsturen en/of beperken van de (stedelijke) ontwikkelingen en ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden, door:
  - Het slim en kwalitatief verdichten op goed bereikbare plaatsen;
  - Het realiseren van een verbindende groenstructuur doorheen het plangebied;
- Verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, waarbij de R8 tussen deze twee complexen al dan niet gesloten wordt.

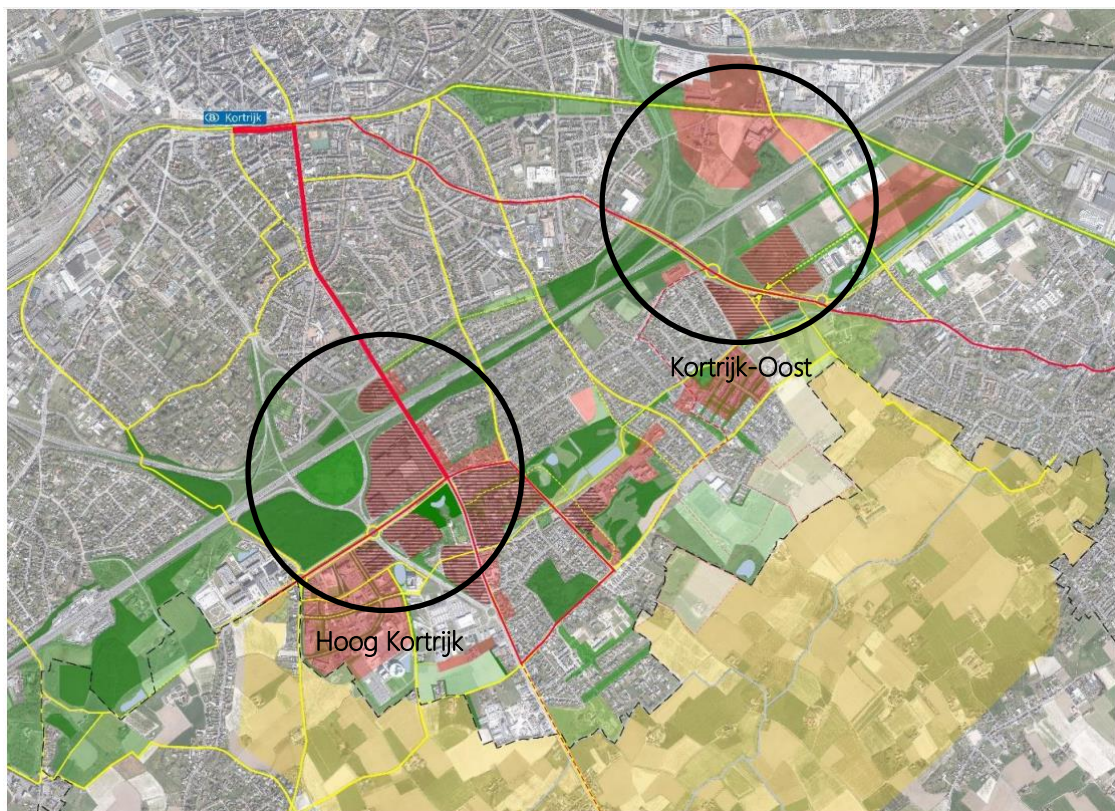
Binnen het planproces van gewestelijk RUP K-R8 wordt eveneens een evaluatie van het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk opgenomen. Zo stelt men dat een herziening van de deelplannen 'Kapel ter Bede' en 'stedelijk woongebied Langwater' (met de 'kop van Evolis') van het gewestelijk RUP noodzakelijk is voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Oost.

Op onderstaande kaart uit het gewestelijk RUP K-R8 wordt weergegeven waar er in de omgeving Hoog-Kortrijk en Kortrijk-Oost enerzijds ontwikkelings- en verdichtingszones worden gezien en anderzijds welke zones worden beoogd te vrijwaren.

Ontwikkelingszones zijn 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.

Verdichtingszones zijn ontwikkelingszones waar omwille van hun goede ligging langs een kernnet A-as voor het openbaar vervoer 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 een regionale dimensie (zoals bv. bovenlokale functies in functie van zorg, evenementen, hoger onderwijs, hoogwaardige ondernemingen, diensten en kantoorontwikkelingen,...).

Daarnaast zijn er ook zones die in functie van de groenblauwe dooradering en het behoud van de open ruimte, in het kader van de leefbaarheid en/of omwille van het feit dat ze niet goed bereikbaar zijn worden gevrijwaard van bebouwing.



Figuur 7: De omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost met weergave van de zones waar ontwikkeling (rood), verdichting (rood gearceerd), vrijwaring (groen) en een open ruimte beleid (geel) wordt beoogd (Bron: figuur 2-8, K-R8 p. 38)

Nieuwe (grootschalige) programma's zijn complementair met de kernen en worden gecombineerd met het onderbrengen van ondersteunende diensten en faciliteiten. Met 'complementair' worden programma's bedoeld die aanvullend zijn met andere (vergelijkbare) functies in de kern, maar die door hun grote ruimtevraag en schaal (inclusief ondersteunende functies en faciliteiten), hun moeilijke verweefbaarheid met andere functies, hun bereikbaarheids- en mobiliteitsprofiel niet inpasbaar zijn in het binnenstedelijk gebied. Het verkeersgenererend karakter en de mogelijkheden tot inzet op alternatieve vervoermodi zijn hierbij mee te nemen.



## Kortrijk-Oost

De vervoersknooppunten of regionale mobipunten, bepaald vanuit de netwerklogica (multimodale bereikbaarheid), dienen te worden afgestemd op de ruimtelijke ontwikkelingen (ruimtelijke knooppunten). Dit resulteert in de uitbouw van multimodale knooppunten met daaraan gekoppelde voorzieningen, diensten en verdichtingsopgaves. De huidige locatie van de carpoolparking Kortrijk-Oost wordt afgewogen t.o.v. andere mogelijke locaties voor de uitbouw van een multimodaal knooppunt.

### *Kop van Evolis*

Het deelgebied 'Kop van Evolis' komt grotendeels overeen met de hieronder aangeduide zone. De kop van Evolis wordt gezien als verdichtingslocatie voor een programma van stedelijke functies. Hiervoor worden in de verfijnde startnota van het gewestelijk RUP volgende scenario's gezien:

- Evolis wordt afgewerkt in de lijn van de huidige bestemming, met bedrijvigheid aansluitend op het bedrijventerrein Evolis.
- De kop van Evolis wordt ontwikkeld als 'stadspoort', in combinatie met het gebied voor stedelijke ontwikkeling aan de overzijde van de N8. Hierbij wordt gedacht aan stedelijke functies, complementair aan de binnenstad.

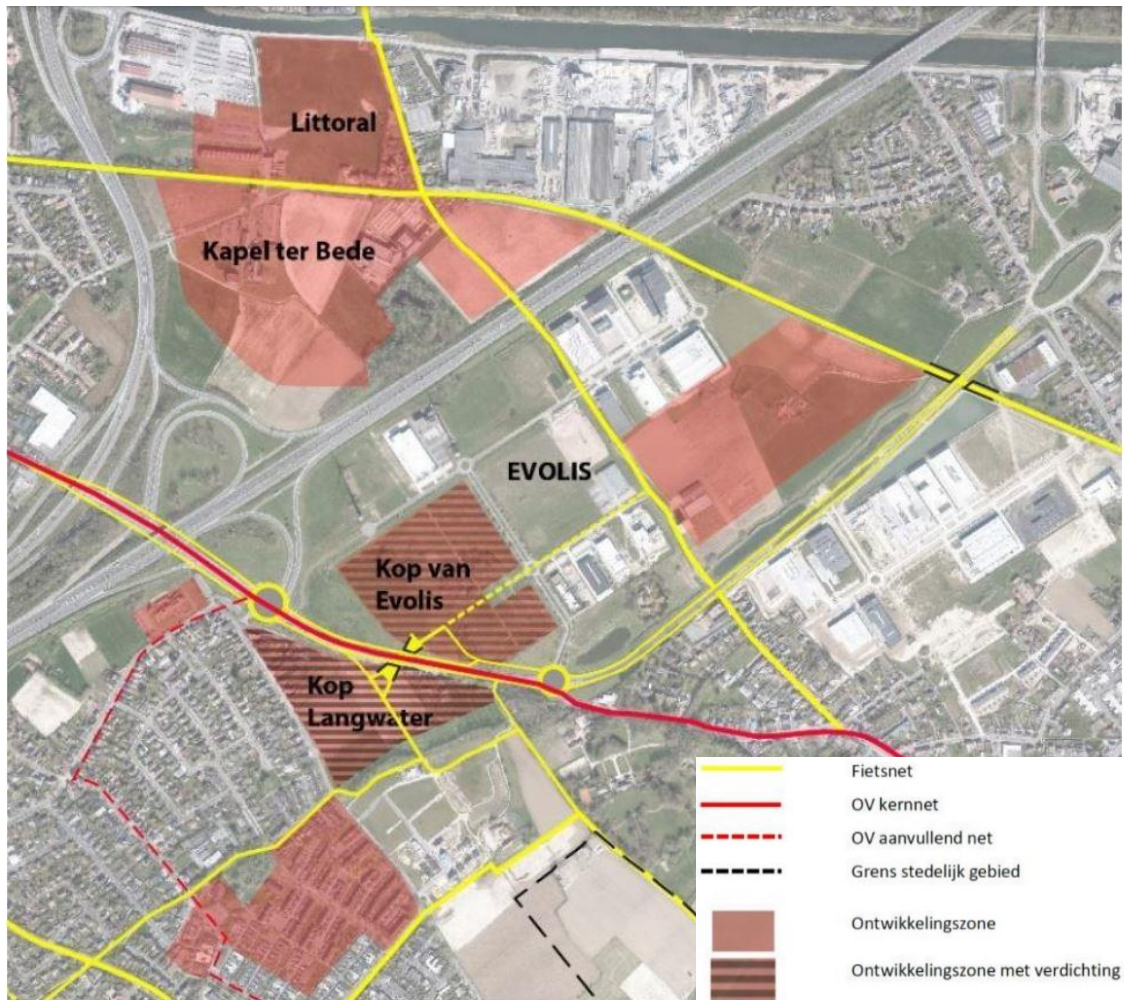
Voordelig aan deze locatie is dat voor het parkeerprogramma van mogelijke stedelijke functies (zoals bv. het parkeerprogramma van het voetbalstadion met aanvullend programma) er gebruik kan worden gemaakt van bestaande parkeerplaatsen (parkeerstrips op het bedrijventerrein Evolis en De Pluim), om te voldoen aan een mogelijke parkeerbehoefte.

### *Kapel ter Bede*

De zone Kapel ter Bede is bestemd als een gebied voor wetenschapspark en (grootschalige) stedelijke activiteiten. Gezien het gebied tot op heden moeilijk ingevuld geraakt en de bestemmingen een hoge verkeersintensiteit kennen, wordt de vastgelegde bestemming (deels) in vraag gesteld.

Kapel ter Bede ontsluit op het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk, via de fietssnelweg het Guldenspoorpad F45, het BFF langs de Luipaardstraat en het fietspad via de straat Kapel ter Bede richting N8. De site is op vandaag niet ontsloten door hoogwaardig openbaar vervoer. De site wordt eveneens bekeken in functie van de uitbouw van een multimodaal knooppunt op Kortrijk-Oost.

Om de site vlot en veilig te ontsluiten voor gemotoriseerd verkeer zijn infrastructuurwerken noodzakelijk. Gezien de site op heden een minder goede ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer kent moeten die infrastructuurwerken eerst uitgevoerd worden voordat grootschalige functies uitgebouwd kunnen worden.



Figuur 8: Ontwikkelingszones (met verdichting) op Kortrijk-Oost (Bron: figuur 2-13, K-R8 p. 56)

Met betrekking tot het voorliggend RUP KVK-stadion komt het deelgebied 'Kapel ter Bede' grotendeels overeen met de hierboven aangeduide zone. Kapel ter Bede is gelegen tussen het Guldenspoorpad, de R8 en de E17, op grondgebied Kortrijk en Harelbeke. Bij het definiëren van de contour van het deelgebied werd de zone op het grondgebied Harelbeke weggelaten (de ganse zone wordt echter wel bekeken op vlak van visievorming).

### Hoog Kortrijk

Net zoals op Kortrijk-Oost worden op Hoog Kortrijk verschillende locaties afgewogen voor de uitbouw van een multimodaal knooppunt.

De gronden van de site Xpo zijn eigendom van de stad Kortrijk. Xom nv is erfpachthouder en concessiegever op de Xpo-site in enge zin. De lopende concessie van Kortrijk Xpo bv loopt af in 2025, waardoor de site mogelijk in aanmerking komt voor een andere invulling of een aanvullend programma. Hiervoor worden in de verfijnde startnota van het gewestelijk RUP twee scenario's gezien:

- Kortrijk Xpo blijft de hoofdfunctie, waarbij de mogelijkheden voor de optimalisatie van de site worden onderzocht. Er wordt onder meer nagedacht om (naast de huidige Xpo) een ontwikkelings-/verdichtingsstrook toe te laten aan de rand van de N50 Doorniksesteenweg met een verweving van functies (kantoren, publieke en ondersteunende functies, etc.).
- Kortrijk Xpo wordt de ondergeschikte functie, waarbij de site breed wordt bestemd voor grootschalige stedelijke activiteiten (zoals kantoren, hotel, publieke en ondersteunende

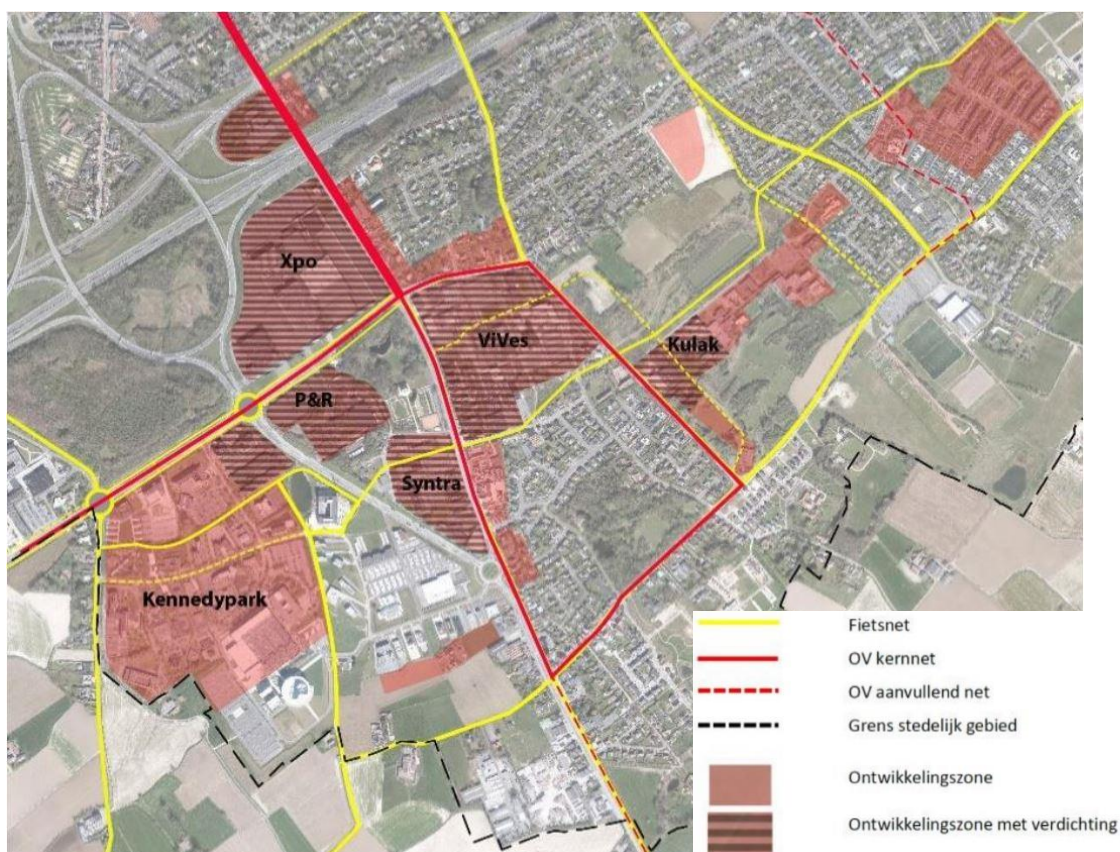
functies, etc. maar evengoed exporuite) en gebruik wordt gemaakt van de potenties inzake dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

Op de hoek van de President Kennedylaan en de Beneluxlaan zijn de huidige park & ride (P&R) en de terreinen en gebouwen van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) gelegen. De P&R telt 460 parkeerplaatsen. De gronden zijn eigendom van de stad Kortrijk en het AWV. De P&R wordt momenteel onderbenut. De komst van de HOV-as kan hierin verandering brengen. Bovendien creëert deze gunstige ligging langs de HOV-as ook bijkomende ontwikkelingspotenties. De site P&R en (een gedeelte van) de site AWV worden dan ook gezien als verdichtingslocaties voor een programma van stedelijke functies. Alle opties voor de P&R moeten altijd in samenhang bekeken worden met de keuzes voor het ruimere gebied met o.m. de Xpo-site in enge zin.

De Syntra-site tussen de Beneluxlaan en de Doorniksesteenweg heeft een grootte van ca. 10 ha. Syntra West heeft plannen tot een reorganisatie van hun site. Een gedeelte van de gronden komt in handen van de POM, die hier ook een programma wenst te realiseren. De potenties voor het slim en kwalitatief verdichten van de site worden gezamenlijk onderzocht. Volgende ruimtelijke inrichtingsprincipes wordt hierbij toegepast:

- Het verhogen van de leesbaarheid van de site;
- Het vergroenen van de site met het optimaliseren van de fietsverbindingen op de site;
- Reorganisatie van het parkeren, waarbij wordt ingezet op dubbelgebruik;
- Rekening houdend met het aangrenzend kasteelpark 't Hooghe.

De Fluvia-brandweerkazerne biedt eveneens ontwikkelingsmogelijkheden aangezien een herlocalisatie van de kazerne wordt voorzien. De oriëntatie van de site langsheen de E17 en de toekomstige HOV-verbinding Doorniksesteenweg geeft de locatie een strategische ligging. Een concrete invulling voor de site is momenteel moeilijk te definiëren, maar de locatie kan bijdragen tot het verder opladen van de Doorniksesteenweg met stedelijke functies.



Figuur 9: Ontwikkelingszones (met verdichting) op Hoog-Kortrijk (Bron: figuur 2-13, K-R8 p. 51)

Er zal in het planproces van zowel het gewestelijk RUP K-R8 en het RUP KVK-stadion rekening worden gehouden met de onderlinge interferentie. Beide RUP's zullen op elkaar afgestemd moeten worden.

#### 4.1.3.3 **Inspiraakreacties verfijnde startnota gewestelijk RUP K-R8**

Van 30 maart 2021 tot 28 mei 2021 vond de publieke raadpleging plaats over de verfijnde startnota van het gewestelijk RUP K-R8. Binnen dit participatietraject konden opmerkingen geformuleerd worden. Hierbij waren er ook opmerkingen die betrekking hadden op het voetbalstadion. Hierbij wordt een korte samenvatting gegeven van de opmerkingen uit het planproces K-R8 die betrekking hebben op het voetbalstadion.

In de startnota voor het RUP 'KVK-stadion' gaan we in op die opmerkingen. Op die manier verzekeren we mee de afstemming tussen de beide planprocessen.

1. De afstemming tussen de verschillende plannen in opmaak waaronder gewestelijk RUP K-R8 en het RUP KVK-stadion.

De inplanting van een nieuw voetbalstadion in Kortrijk werd overgeheveld van een gewestelijk ruimtelijk planningsproces naar een gemeentelijk ruimtelijk planningsproces. De zoekzones voor de nieuwe inplanting van het voetbalstadion overlappen sterk met de zoekzones voor de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen met gewestelijk RUP K-R8. Daarnaast is er de belangrijke verkeersgenererende impact van het nieuwe stadion (incl. kantoorgebouwen). Het is de vraag in hoeverre dit in overeenstemming kan worden gebracht met de beoogde ambities inzake verkeersleefbaarheid en modal shift die met het RUP K-R8 worden geformuleerd.

Het is evident dat het locatieonderzoek voor het voetbalstadion niet losgezien kan worden van dit planproces gezien de mogelijke impact van deze ontwikkeling. De indruk mag niet ontstaan dat het locatieonderzoek voor het voetbalstadion bepalend zal zijn voor de verdere ontwikkelingsruimte.

*Antwoord:*

*De twee planprocessen zijn sterk aan mekaar verwant. Door de lange doorlooptijd van het K-R8-proces en de ruime plancontour, is het onvermijdelijk dat er parallel aan andere plannen en projecten gewerkt wordt. Andere voorbeelden zijn het complex project voor de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk en de geplande aanpassingen aan het verkeerscomplex in Aalbeke (E17-A19).*

*Bepaalde beslissingen kunnen bovendien niet wachten op de besluitvorming over het gewestelijk RUP K-R8. Zo moet de stad Kortrijk via haar vertegenwoordiging in de nv XOM de komende jaren beslissen over de nieuwe concessie voor de Xpo-site aangezien die in 2025 afloopt.*

*Afstemming is daarbij het sleutelwoord. De doelstellingen van de verfijnde startnota gewestelijk RUP K-R8 zijn in overeenstemming met die voor het RUP 'KVK-stadion', maar hebben een ander vertrekpunt. Bij het GRUP K-R8 staat het verhogen van de leefbaarheid centraal, in functie waarvan ruimte, infrastructuur en mobiliteit worden afgestemd. Bij het RUP KVK wordt een programma vooropgesteld als uitgangspunt met het oog op het verhogen van de leefbaarheid. Met die doelstellingen wordt onder meer in de plan-MER van het RUP 'KVK-stadion' rekening gehouden.*

*Eens een definitieve locatie is gekozen zal een afstemming moet gebeuren met de concrete inrichtingsprincipes (o.a. ruimte-inname verkeerscomplexen) van het (voor)ontwerp van het gewestelijk RUP K-R8. Er zal gestreefd worden het ontwerpend onderzoek van het*

voetbalstadion en de inrichtingsprincipes vanuit K-R8 in overeenstemming te brengen. Daarnaast wordt ook rekening gehouden met de draagkracht op vlak van mobiliteit, lucht en geluid. Dit cumulatief benaderd.

In de planteams van beide planprocessen zitten hoofdzakelijk dezelfde vertegenwoordigers (Departement Omgeving, team MER, MOW/AWV en stad Kortrijk) waardoor het mogelijk is om de afstemming tussen beide planprocessen te bewaken.

Het verdere proces voor de bouw van het nieuwe KVK-stadion en aanvullend programma verloopt parallel met het GRUP K-R8. Het planteam K-R8, planteam KVK-stadion en de stad Kortrijk zullen instaan voor het bewaken van een optimale afstemming en een kwalitatieve procesvoering.

2. Er dient rekening gehouden te worden met cumulatieve effecten.

Gelet op de onderlinge weerslag die de beide planprocessen op elkaar (kunnen) hebben, zouden de planopstellers – enerzijds de Vlaamse Regering en anderzijds de stad Kortrijk – in elk van de beide planningsprocessen rekening moeten houden met de cumulatieve effecten van zowel het GRUP K-R8 als van het gemeentelijk RUP KVK.

*Antwoord:*

*De bouw van een nieuw voetbalstadion en aanvullend programma wordt meegenomen als ontwikkelingsscenario in het plan-MER van het GRUP K-R8. Mogelijk cumulatieve effecten spelen vooral op vlak van mobiliteit en in tweede orde ook inzake lucht en geluid.*

*Binnen het plan-MER van het RUP KVK-stadion zullen de cumulatieve effecten eveneens onderzocht worden.*

3. Mobiliteit

Er is bezorgdheid omtrent de extra verkeersgeneratie die het ruimtelijk programma met zich mee brengt waarbij niet alleen de E17, de R8 en bijhorende verkeerscomplexen maar ook de lokale wegen zullen dichtslibben naar aanleiding van de matches.

*Antwoord:*

*Binnen het plan-MER van het RUP KVK-stadion zullen de mobiliteitseffecten onderzocht worden. Zoals eerder vermeld worden in beide planprocessen, GRUP K-R8 en het RUP KVK-stadion, de mogelijke cumulatieve effecten onderzocht.*

4. Invulling site Kop van Evolis

Op Kop van Evolis wordt het gebied voor stedelijke ontwikkeling gevrijwaard voor de mogelijke komst van het nieuwe voetbalstadion voor KVK. In combinatie met het stadion worden de aanpalende – nog onbebouwde - percelen op Evolis voorbehouden voor het realiseren van het aanvullende programma. Voor deze ruimtevrage op de kop van Evolis is ontwerpend onderzoek uitgevoerd, waarbij reeds rekening werd gehouden met bijkomende grondinname i.f.v. de optimalisatie van Kortrijk-Oost. Zowel voor de stad Kortrijk als voor Leiedal zijn hiermee duidelijke werkmarges bepaald voor het verdere alternatievenonderzoek m.b.t. de optimalisatie van het complex Kortrijk-Oost. Er wordt dan ook gevraagd om met de contouren van het ontwerpend onderzoek rekening te houden, zodat de uitvoering van het voorliggende programma mogelijk blijft. Indien dit programma niet wordt weerhouden, omdat het stadion op een andere locatie zal worden gebouwd, dan dient de ontwikkeling van de kop van Evolis, samen met de kop van Langwater, verder ontwerpmatig worden onderzocht. Hierbij wordt gevraagd om de huidige bestemming van de Kop van Evolis (zone voor stedelijke ontwikkeling) te behouden en rekening te houden met de ambitie van Leiedal om Evolis verder uit te bouwen als toekomstbestendig

bedrijventerrein. De haalbaarheid van een verticaal circulair bedrijfsgebouw (gestapelde bedrijfsunits) wordt momenteel onderzocht door Leiedal.

*Antwoord:*

*Er wordt voorzien in een afstemming van beide planprocessen (KVK-stadion en gewestelijk RUP K-R8). Een definitieve locatiekeuze volgt pas na inschatting van de milieueffecten van de verschillende locaties. Na een locatiekeuze kan meer in detail, op basis van inrichting, voor de verdere afstemming gezorgd worden.*

*Indien de Kop van Evolis in het verdere proces niet weerhouden wordt als locatie voor het RUP KVK-stadion, dan zal deze zone en de mogelijke ontwikkeling ervan verder bekeken worden in het GRUP K-R8.*

#### 5. Invulling site XPO

Naast Evolis, is de Xpo-site ook meer en meer een valabele alternatieve locatie voor het KVK-stadion met aanvullend programma. De Expogronden grenzen aan het op- en afrittencomplex Kortrijk-Zuid. Uit het voorbereidende mobiliteitsonderzoek i.f.v. GRUP K-R8 blijkt dat verschillende alternatieven voor de optimalisatie van de verkeerscomplexen leiden tot grondinname op de Xpo-site'. Leiedal vraagt daarom, analoog aan de Kop van Evolis, om voldoende vrijheidsgraden te behouden voor de Xpo-site, zodat een herontwikkeling van de Xpo-site mogelijk blijft, dit is in concreto voor het KVK-stadion met aanvullend programma, maar ook voor andere potentiële toekomstplannen'.

De stad Kortrijk voert ontwerpend onderzoek uit voor o.a. de Xpo site en omgeving. De stad vraagt om de conclusies van dat proces te respecteren, als blijkt dat (1) dit de voorkeurlocatie wordt voor het KVK-stadion, (2) dit door de stad en Xom nv als haalbaar en wenselijk wordt bevonden in het licht van de globale aanpak van de noord-zuidas, (3) de mobiliteitseffecten beheersbaar zijn. In dat geval moeten die conclusies ook doorwerken binnen het planproces van het gewestelijk RUP K-R8.

*Antwoord:*

*Er wordt voorzien in een afstemming van beide planprocessen (KVK-stadion en GRUP K-R8). Een definitieve locatiekeuze volgt pas na inschatting van de milieueffecten van de verschillende locaties. Na een locatiekeuze kan meer in detail, op basis van inrichting, voor de verdere afstemming gezorgd worden tussen beide planprocessen.*

#### 6. Behoud van het voetbalstadion op de huidige locatie.

Een kleinschalig project op deze gronden van de stad en in overleg met de belendende eigenaars of ontwikkelaars is bij uitstek het symbool van een krachtige kernversterking.

*Antwoord:*

*Binnen de plandoelstellingen van dit RUP wordt aangetoond dat het niet mogelijk is om op de huidige locatie een nieuw voetbalstadion te bouwen.*

### 4.1.3.4 **Complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk - startbeslissing**

Op 9 september 2017 werd de startbeslissing voor het complex project 'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen' goedgekeurd en gepubliceerd. De Vlaamse overheid zet met de nieuwe procesaanpak voor complexe projecten in op de realisatie van projecten binnen een aanvaardbare termijn en met een zo maximaal mogelijk draagvlak.

De nieuwe procesaanpak onderscheidt vier fases: de verkenningsfase, de onderzoeksfase, de uitwerkingsfase en de uitvoeringsfase. De fases zijn gescheiden door drie vaste beslismomenten: de startbeslissing, het voorkeursbesluit en het projectbesluit. Ter voorbereiding van het voorkeurs- en het projectbesluit vindt telkens een openbaar onderzoek plaats.

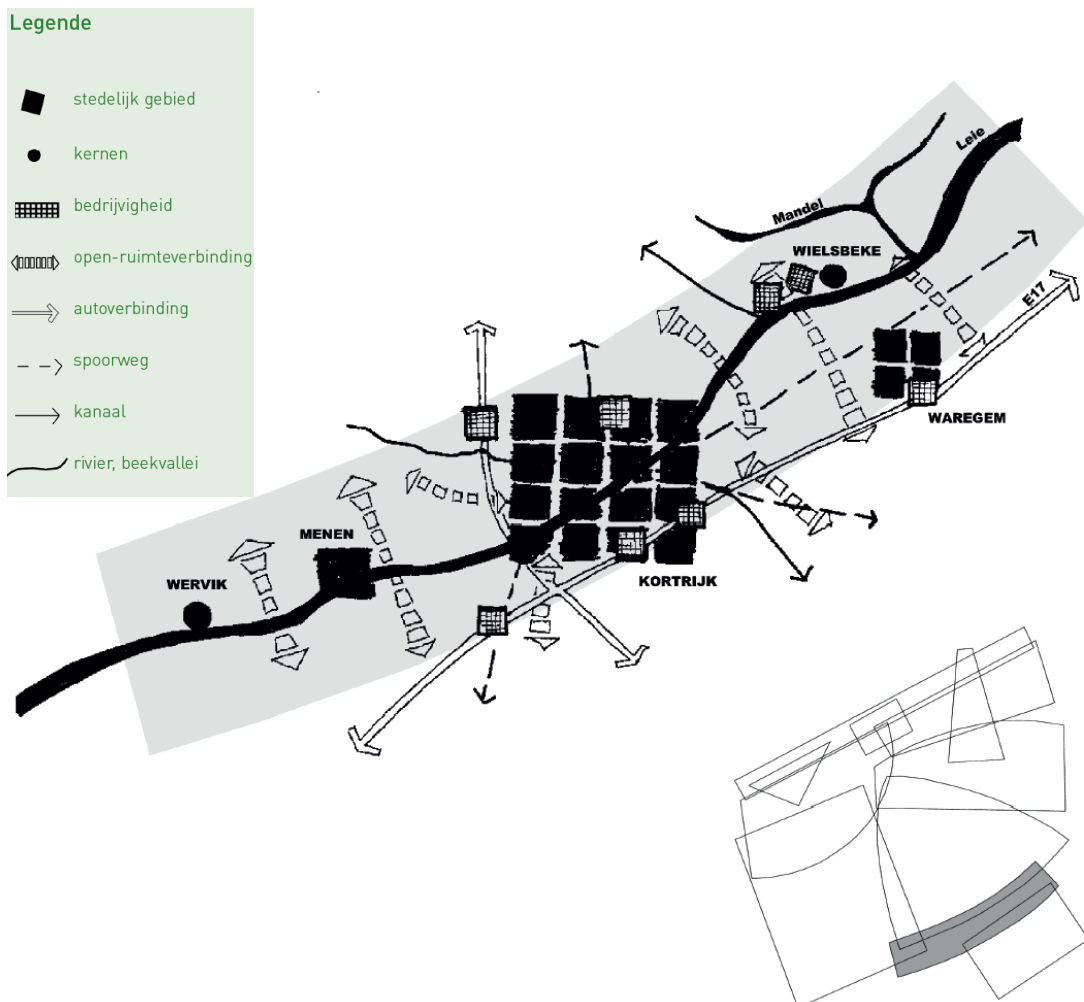
Deze startbeslissing is niet het akkoord van de bevoegde overheid voor de realisatie van een complex project. Het betekent wel het concrete engagement van de bevoegde overheid om een proces op te starten om een problematiek of opportuniteit te onderzoeken. Uit de startbeslissing vloeien dus geen rechten of plichten voort voor derden noch voor de bevoegde overheid. Aan de startbeslissing is ook geen (voorafname op de) goedkeuring van het project of oplossingsrichting gekoppeld.

## 4.2 OP PROVINCIAAL NIVEAU

### 4.2.1 Provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV)

Het PRS West-Vlaanderen werd uitgewerkt binnen het kader van het RSV, rekening houdende met de gebiedsspecifieke eigenheid van de provincie. Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen werd op 6 maart 2002 goedgekeurd bij Ministerieel Besluit. In 2010 werd het in herziening gesteld. De gedeeltelijke herziening van het PRS werd op 11 februari 2014 door de minister goedgekeurd, mits uitsluiting van de verplichting om sociale woningen te voorzien.

Het plangebied bevindt zich in de deelruimte 'Leieruimte'. De vormt een onderdeel van het grensoverschrijdend stedelijk netwerk Kortrijk-Rijsel-Roubaix-Tourcoing-Moeskroen (RSV). Meer bepaald gaat het om de verstedelijkte Leievallei van Wervik over Menen, Kortrijk, Wielsbeke tot Waregem.



Figuur 14: Visuele representatie van de deelruimte 'Leieruimte' (Bron: PRS-WV, RG figuur 20)

De Leieruimte wordt gezien als een complementaire en/of ondersteunende schakel tussen de Vlaamse zeehavens en het Rijsele dat in belang toeneemt op het vlak van logistiek en dienstverlening. Hierbij wordt gestreefd naar dynamische economische ontwikkelingen en naar een kwalitatieve leefomgeving.

#### 4.2.1.1 De gewenste ruimtelijke nederzettingsstructuur

De regionaalstedelijke gebieden zijn een bevoegdheid van het Vlaams Gewest. Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan onderschrijft de principes van het RSV inzake de ruimtelijke nederzettingstructuur. Daarnaast zijn een aantal specifieke beleidsdoelstellingen opgenomen voor de provincie.

De stedelijke gebieden hebben een belangrijke verzorgende rol voor het ommeland. Een minimum aantal voorzieningen (zoals wonen, werken, dienstverlening) moet aanwezig zijn en dit in relatie met het schaalniveau (de ruimtelijke draagkracht), de identiteit en de grootte van het verzorgingsgebied.

Volgende elementen zijn bepalend voor deze ruimte en het bijbehorende ruimtelijke beleid:

- de Leie als multifunctionele drager;
- weginfrastructuur als economische drager;
- stedelijke gebieden Kortrijk, Waregem en Menen als knooppunten van ontwikkeling, ondersteund door Wervik en Wielsbeke op vlak van bedrijvigheid;
- open-ruimteverbindingen als groene longen in de Leieband.

#### 4.2.2 Provinciale RUP's

Alle locaties vallen binnen het PRUP 'Solitaire vakantiewoningen – Interfluvium'.

### 4.3 OP REGIONAAL NIVEAU

#### 4.3.1 Contrei – Ruimtelijke visie voor het gebied tussen Leie en Schelde

De regio Zuid-West-Vlaanderen staat de komende decennia voor een heel aantal uitdagingen: demografische groei, de ruimtelijke uitbreiding van het stads- en dorpsweefsel verzoenen met de sociale en ecologische grenzen, congestie, de klimaatverandering die zich steeds verder doorzet... Contrei, de "Ruimtelijke visie voor de regio van Leie en Schelde" schetst een **duurzaam toekomstbeeld** voor de regio dat een antwoord biedt op deze uitdagingen. Volgende **ambities** wil men realiseren:

- Klimaatneutraliteit
- Ruimteneutraliteit
- Bereikbaarheid en nabijheid
- (On)begrensbaarheid
- Leefbaarheid

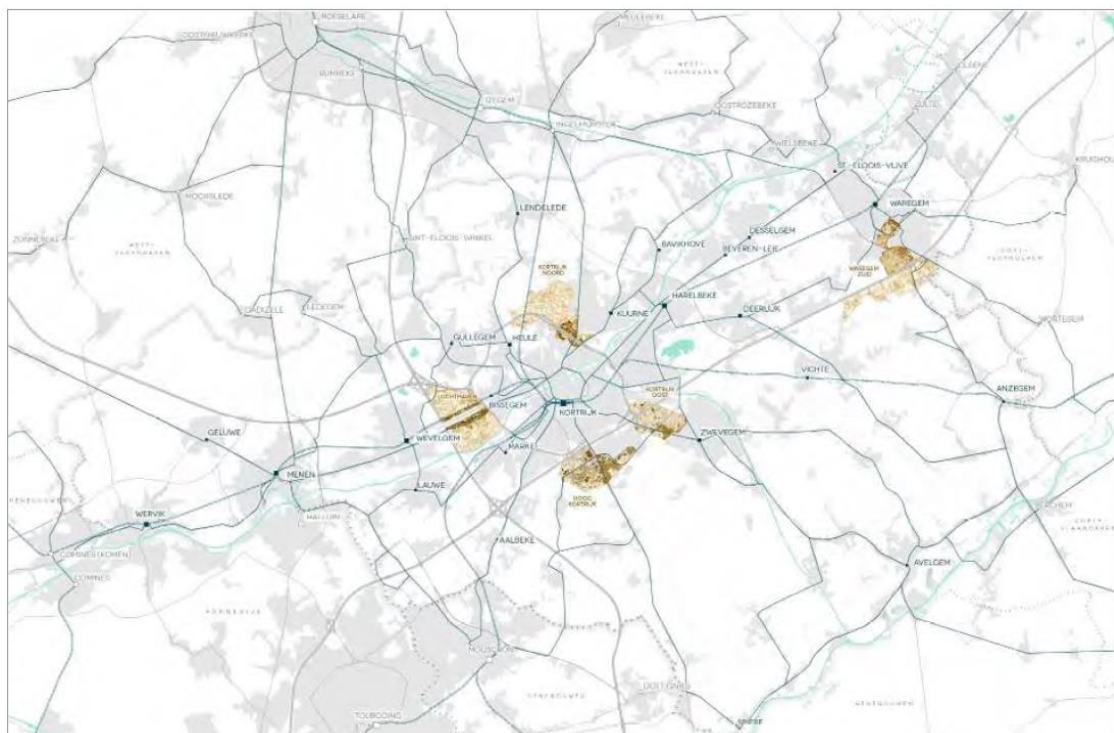
Voor het nastreven van deze ambities heeft men een strategisch kader voor ruimtelijke ontwikkelingen uitgewerkt dat gebaseerd is op **drie krachtlijnen**:

- Kwalitatief ontwikkelen van het blauw-groene netwerk
- Versterken van kernen en stedelijk netwerk
- Activeren van productieve landschappen



Elke krachtlijn uit de regionale visie gaat uit van een geïntegreerde aanpak, waarbij de verschillende, geïntegreerd op te nemen, thema's binnen bepaalde gebieden van de regio met elkaar worden verbonden. De krachtlijnen zijn hierdoor selectief en strategisch van aard. Door de drie krachtlijnen vervolgens slim aan elkaar te koppelen, met klimaat als hefboom voor ontwikkeling, ontstaat een vernieuwde aanpak om de belangrijke regionale uitdagingen aan te pakken. Deze regionale uitdagingen zijn het watersysteem, klimaat en energie, geïntegreerde aanpak van mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen, ruimtelijk rendement en versterken van de open ruimte.

Specifiek voor het voorliggende RUP worden in de regiovisie beleidsmatig vijf 'regionale ontwikkelingspolen' in het stedelijk netwerk benoemd. Het betreft onder meer Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost, waarbinnen respectievelijk het plangebied 'Site Xpo en Omgeving' en 'Kop van Evolis' gelegen zijn. Deze regionale ontwikkelingspolen bevatten reeds belangrijke grootschalige bovenlokale functies. Mits een multimodale bereikbaarheid kunnen de ontwikkelingspolen potenties bieden om bijkomende, grootschalige programma's op te nemen, die niet inpasbaar zijn in bestaande stedelijke centra en dus complementair met het kernversterkend beleid kunnen zijn. Het concentreren van deze grootschalige programma's binnen een beperkt aantal regionale ontwikkelingspolen moet het ongebreidelde uitdijen van de stedelijke gebieden tegengaan en zo ook de open ruimte vrijwaren. Binnen deze polen dient ook aandacht te worden besteed aan de ruimtelijke kwaliteit. Het moeten levendige plekken worden door de nodige ruimte te voorzien voor ondersteunende diensten en faciliteiten. Elke ontwikkelingspool verdient ook een "groene voet" als tegengewicht voor de grootschalige ontwikkelingen.



ONTWIKKELINGSPOLEN IN HET STEDELIJK NETWERK: HOOG-KORTRIJK / KORTRIJK-OOST / WAREGEM-ZUID / OMGEVING LUCHTHAVEN KORTRIJK-WEVELGEM / KORTRIJK-NOORD

De "Ruimtelijke visie voor regio van Leie en Schelde" is een resultaat van de interbestuurlijke regiowerking in Zuid-West-Vlaanderen van de afgelopen jaren. Vanuit dit proces is bij de Vlaamse en lokale partners de behoefte ontstaan om op een meer structurele en geïntegreerde manier samen te werken in de regio, om de ambities van en voor deze regio ook daadwerkelijk samen uit te voeren. De Vlaamse Regering, de deputatie van de Provincie West-Vlaanderen en de raad van bestuur van intercommunale Leiedal formaliseerden deze samenwerking in 2019 met de "Interbestuurlijke

samenwerkingsovereenkomst over de gezamenlijke en geïntegreerde realisatie van regionale acties in Zuid-West-Vlaanderen". Hierin werd vastgesteld dat de Ruimtelijke visie voor regio van Leie en Schelde de basis is voor verdere geïntegreerde samenwerking en afstemming rond strategische en complexe projecten en het referentiekader vormt de uitvoering van regionale en lokale acties.

## 4.3.2 Vervoerregio Kortrijk

In 2018 ontwikkelde Leiedal in samenwerking met bewoners en actoren uit de regio een ruimtelijke toekomstvisie voor de regio van Leie en Schelde. Vijf ambities staan hierin centraal nl. een klimaatneutrale regio, een ruimteneutrale regio, een bereikbare en nabije regio, een onbegrensde regio en een leefbare regio. Deze ambities werden met alle 13 steden en gemeenten binnen de werkgroep van de vervoerregio vertaald in vijf doelen op vlak van mobiliteit nl.

- Minder, korter en snellere verplaatsingen
- Meer duurzame en gezonde verplaatsingen (modal shift)
- Verkeersleefbare regio: veilig, gezond en minder files
- Voorzieningen bereikbaar op maat van elke doelgroep
- Stijgend aandeel goederenvervoer over spoor en water (logistieke modal shift)

De manier waarop we deze globale doelen concreet gaan vormgeven binnen de regio maakt deel uit van de opmaak van het regionale mobiliteitsplan.

Het regionale mobiliteitsplan is op heden in opmaak. Er wordt een timing vooropgesteld om het regionale mobiliteitsplan af te ronden tegen eind 2021.

### 4.3.2.1 Openbaarvervoersplan 2021 (vervoerregio Kortrijk)

Het centraal begrip binnen het nieuwe openbaarvervoersplan 2021 is een "basisbereikbaarheid". De basisbereikbaarheid vertaalt zich in een OV-netwerk dat zich kenmerkt door de aspecten 'vraaggericht en efficiënt', 'hiërarchie in netwerk', 'combimobiliteit' en 'inbedding in ruimtelijke kader'. Belangrijk hierin is dat een nieuw OV-netwerk uiteindelijk moet leiden tot een geïntegreerd openbaarvervoerssysteem. Centraal bij basisbereikbaarheid staat het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van middelen. Het vaste aanbod op basis van de criteria afstand, frequentie en amplitude (basismobiliteit) wordt vervangen door een garantie op een goede mobiliteitsoplossing (basisbereikbaarheid).

Volgende kernprincipes van de basisbereikbaarheid zijn gehanteerd bij 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 wordt opgebouwd op vier verschillende vervoersnetten. Deze zijn:

1. Het treinnet

Het treinnet vormt de ruggengraat van het openbaar vervoer.

2. Het kernnet

Het kern net is aanvullend aan het treinnet en vangt de hoge vervoersvraag op tussen grote kernen en bijgevolg op de grote assen. De bussen van het kern net verbinden de grote (woon)kernen en de centraal gelegen attractiepolen.

### 3. Het aanvullend net

Het aanvullend net bestaat uit lijnen die het kern net aanvullen waar er een duidelijk verplaatsingsstroom is. Dit net heeft een uitdrukkelijke aanvoerfunctie van en naar lijnen van het kern net en treinnet. Tot slot vallen ook de zogenaamde functionele lijnen in het kader van woon-werkverkeer op woon-schoolvervoer onder dit net.

### 4. Het vervoer op maat

Het vervoer op maat speelt in op specifieke, lokale en individuele vervoersvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere drie lagen van het openbaar vervoer. Voorbeelden hiervan zijn (pendel)bussen, maar ook deelfietsen, deelauto's en collectieve taxi's behoren hiertoe.

#### Belangrijkste veranderingen t.o.v. vandaag

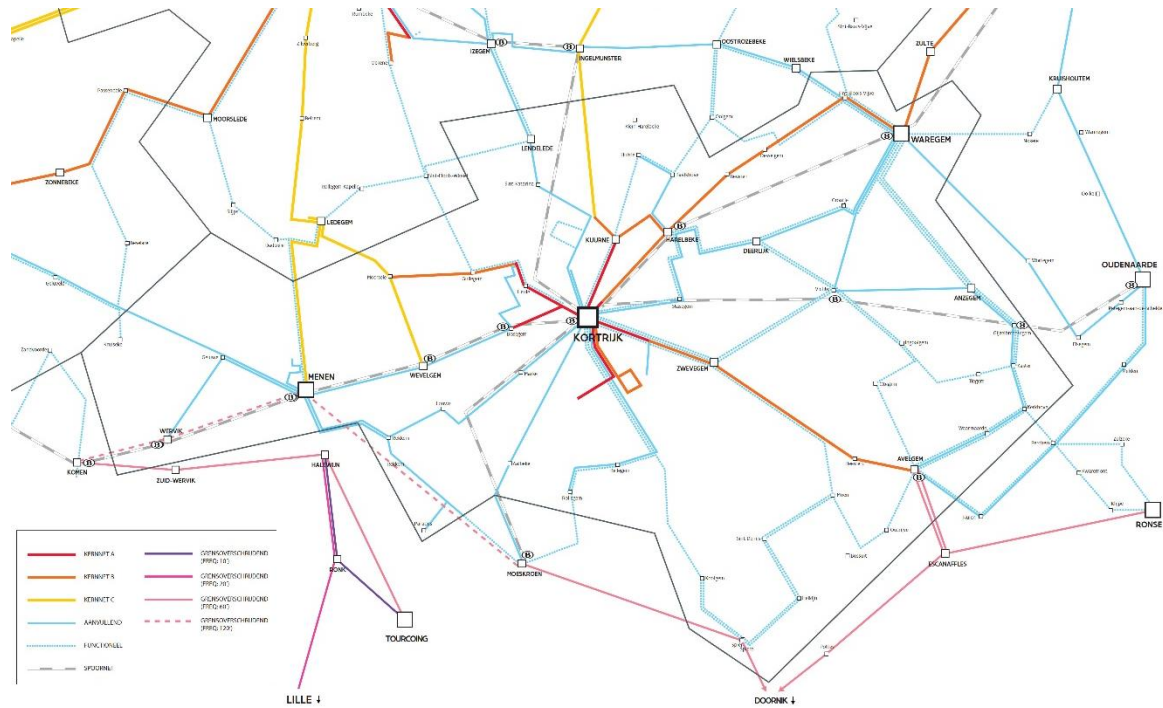
Binnen het kernnet en aanvullend net is er sterk ingezet op frequentieverhogingen op alle grote assen, zowel tijdens weekdays als in het weekend. Op de verbindingen tussen de grotere kernen in de vervoerregio wordt daardoor op weekdays getracht elk halfuur een verbinding aan te bieden (per bus of trein).

Daarnaast is sterk ingezet op het bundelen van de lijnen over grote stukken van het traject. Dit zorgt ervoor dat een zeer aantrekkelijke frequentie op dit segment kan worden geboden. Zo wordt op de verschillende invalsroutes naar het centrum van Kortrijk een 15' frequentie aangeboden.

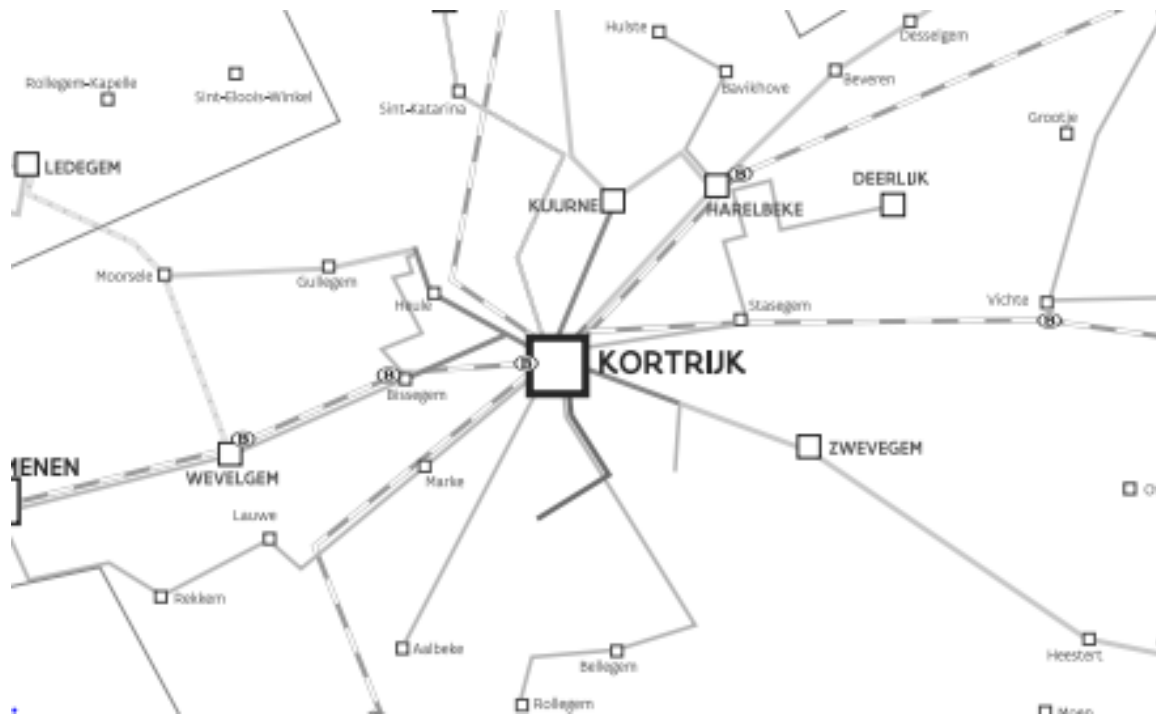
Ook het avondaanbod is op deze sterke assen uitgebreid. Hierbij is voornamelijk ingezet op het bieden van een uurbediening op de regionale verplaatsingen en een halfuurbediening naar de belangrijke attractiepolen in Hoog Kortrijk.

Enkele belangrijke verbeteringen zijn onder meer dat wordt ingezet op een beter aanbod tussen het station en een aantal belangrijke functies op Hoog Kortrijk (Xpo, AZ Groeninge, Vives, Kulak ...) onder de vorm van een HOV (kernnet A-lijn), een verdubbeling van het aanbod tussen Kortrijk en Avelgem, een nieuwe verbinding vanuit Kuurne naar Harelbeke en vanuit Kortrijk naar Ledegem en het rechte trekken van een groot aantal verbindingen waardoor sneller kan gereisd worden en zo mogelijkheden vrijkomen voor bijkomend aanbod. Er worden ook regionale hoppinpunten (mobipunten) voorzien, o.a. op Hoog\_kortrijk en Kortrijk-Oost als potentieel. De exacte locaties zijn nog niet bepaald.

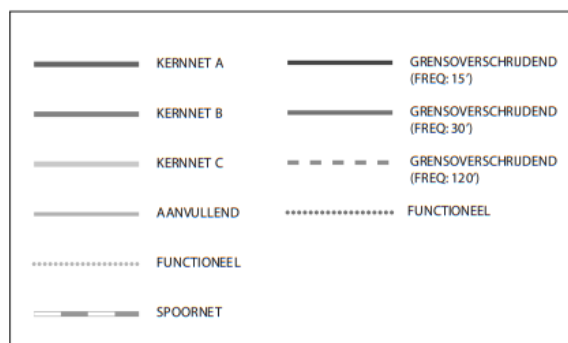
Locaties die minder goed worden bediend door het openbaar vervoer zullen toegang krijgen tot vervoer op maat. Het vervoer op maat vormt de onderste vervoerslaag van het openbaarvervoersmodel voor basisbereikbaarheid. Niet alleen (pendel)bussen, maar ook deelfietsen, deelauto's en collectieve taxi's behoren tot deze vervoerslaag.



Figuur 10: Invulling van het openbaar vervoernet op een werkdag



Figuur 11: Invulling van het openbaar vervoernet op zondag



## 4.4 OP GEMEENTELIJK NIVEAU

### 4.4.1 Gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan

Op heden is het gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan Kortrijk nog in opmaak. De conceptnota van het beleidsplan werd d.d. 21.06.2021 goedgekeurd door het CBS Kortrijk.

### 4.4.2 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) Kortrijk

Het gemeentelijk ruimtelijke structuurplan (GRS) werd op 26 april 2007 door de deputatie goedgekeurd. Momenteel werkt de stad Kortrijk aan de opmaak van een ruimtelijk beleidsplan. De relevante elementen uit het GRS Kortrijk voor het voorliggende RUP worden geselecteerd.

#### 4.4.2.1 Gewenste ruimtelijke economische structuur

1) Visie op de gewenste economische structuur (GRS RG, p. 40)

Als regionaalstedelijk gebied wil Kortrijk op economisch vlak zijn positie van centrumstad binnen een grensoverschrijdende regio waarmaken.

##### *Doelstellingen*

De gewenste ruimtelijke economische structuur van Kortrijk vertrekt van een aantal doelstellingen (GRS RG, p. 40):

- 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 de verschillende soorten bedrijven. Dit vertaalt zich in het realiseren van gemengde en specifieke regionale bedrijventerreinen, het realiseren van lokale bedrijventerreinen en de reconversie van bestaande economische sites.

2) Ruimtelijke vertaling (GRS RG, p. 41)

##### *Bedrijventerreinen in het stedelijk gebied*

De taakstelling en de inrichting van de regionale bedrijventerreinen in de regionaal stedelijke gebieden is een bevoegdheid van het Vlaamse gewest. Wat opgenomen is in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan over de regionale bedrijventerreinen moet gelezen worden als een suggestie aan het Vlaams Gewest.

a) Bedrijventerrein KHZ (GRS RG, p. 41)

Het plangebied KHZ is het laatste open gebied tussen Harelbeke, Kortrijk en Zwevegem. Het is een belangrijke ontwikkelingspool voor de regio Kortrijk. Op het grondgebied van de stad Kortrijk worden 3 zones onderscheiden:

- Deltapark (heden: Evolis);

Het Deltapark wordt ontwikkeld als een regionaal gemengd bedrijventerrein. De zone heeft een goed bereikbaarheidsprofiel en is een goede zichtlocatie.

Het gebied wordt ontsloten via de N391. Op het grondgebied van Kortrijk heeft het een oppervlakte van 49 ha. Langs de Oudenaardsesteenweg wordt een gebied van circa 10 ha gereserveerd voor grootschalige stedelijke functies die niet thuishoren in de binnenstad.

- Kapel ter Bede;

Kapel ter Bede wordt verder ontwikkeld als een bedrijvenpark. De bedrijfsgebouwen worden als een soort paviljoenen ingeplant in een groen, landschappelijk kader. Delen van het researchpark kunnen geïntegreerd worden in het bedrijvenpark. De ontsluiting gebeurt via interne wegen die aansluiten op de nieuw aan te leggen wegen langs de oude spoorwegbedding en het Deltapark.

- Kanaalzone;

“Het gebied ten noorden van de E17 tussen het kanaal en oude spoorwegbedding bevat grootschalige bedrijven die potentiële gebruikers zijn van het kanaal voor aanvoer en afvoer van goederen [...]. Het gebied wordt ontwikkeld als bedrijventerrein. Verder onderzoek moet uitwijzen voor welk soort bedrijvigheid het gebied gereserveerd wordt: regionaal watergebonden bedrijven en/of lokale bedrijven.”

Op heden wordt de ‘Kanaalzone’ zoals beschreven in het GRS gekenmerkt door de site Littoral, welke onderdeel vormt van het complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk.

- b) Lokale bedrijventerreinen (GRS RG, p. 43)

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 de 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. In het regionaalstedelijk gebied wordt een extra lokaal bedrijventerrein voorzien op volgende plaatsen:

- in Marke langs de N43 (4 ha);
- in Kortrijk op de Venning (3 ha);
- op de Pottelberg (4 ha);
- in Bissegem langs de N8, ten westen van de R8 (11 ha);
- in Heule-Watermolen aansluiten op de site MEWAF (4 ha).

Op heden zijn plannen in opmaak voor zowel de site Pottelberg en de site Heule-Watermolen om een herontwikkeling van de bedrijventerrein te faciliteren. Het gemeentelijk RUP Mewaf (fase: startnota) voorziet een multifunctionele herinvulling van de omgeving Heule-Watermolen. Het masterplan Van Marcke (d.d. september 2020) voorziet een hoge functieverweving binnen een maximaal doorwaadbare publieke ruimte. Het masterplan dient om de mogelijkheden op de site af te toetsen, een planologische doorvertaling is nog niet voor handen.

#### *Diensten*

- a) Kortrijk als belangrijkste dienstencentrum in uitgesproken industriële regio (GRS RG, p. 48)

Het Kortrijkse aandeel in de tertiaire en quataire tewerkstelling van het arrondissement is groot en de stad neemt op dit vlak zijn centrumfunctie waar. Kortrijk wordt dan ook bevestigd als belangrijkste

dienstencentrum in een uitgesproken industriële regio. Hiervoor wordt een aanbod voor kantoren en diensten gecreëerd in de binnenstad en op Hoog-Kortrijk.

- b) Hoog Kortrijk, gericht uitbouwen van de economische betekenis (GRS RG, p. 48)

Hoog Kortrijk biedt uitzonderlijke mogelijkheden voor 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.
- De mogelijkheden voor het ontwikkelen van een kwalitatieve verbinding met het openbaar vervoer, met de fiets of te voet zijn aanwezig.

In de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk werden deze potenties bevestigd en werden er voor de ontwikkeling van Hoog-Kortrijk een belangrijk aantal opties vastgelegd.

#### *Handel*

- a) Een levendig handelsapparaat met het centrum als motor (GRS RG, p. 49)

Een levendig en goed functionerend winkelgebied in de kern van Kortrijk betekent een grote meerwaarde voor de aantrekkelijkheid van Kortrijk als regionale kern. Kleinschalige handelsactiviteiten moeten worden aangetrokken in het centrum van de kern Kortrijk. De concurrentie tussen winkels in het stadscentrum en winkels in de kleinhandelszones moet dan ook zoveel mogelijk worden weggewerkt in functie van een optimalere werking van beide [...].

### 4.4.2.2 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.

- 1) Ruimte voor grootschalige stedelijke voorzieningen (GRS RG, p. 50)

Tijdens het proces van afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk werden de gronden in de omgeving van Kortrijk-Oost aangeduid als mogelijke locatie voor grootschalige stedelijke functies. Kortrijk wenst de gronden ten zuiden van de E17 te reserveren voor voorzieningen op bovenlokaal niveau. Aanverwante activiteiten kunnen samen met de voorzieningen gerealiseerd worden.

#### *Xpo Kortrijk*

Kortrijk is een belangrijke expo- en congresstad. De huidige Xpo heeft een duidelijke voortrekkersrol. De site wordt verder multifunctioneel ontwikkeld.

Kortrijk ondersteunt de verdere uitbouw van de site Xpo op Hoog Kortrijk. 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 gericht op de Kennedylaan. Het Ei wordt opgenomen in het globale concept van de site. Het kan gebruikt worden als bijkomende parkeerruimte of als uitbreiding van de Xpo.

#### 4.4.2.3 Gewenste verkeers- & vervoersstructuur

De visie opgenomen in het goedgekeurde mobiliteitsplan van de stad vormt de basis voor het ruimtelijke beleid.

1) Visie op de gewenste verkeers- en vervoersstructuur (GRS RG, p. 60)

- Het garanderen van de bereikbaarheid, ook op lange termijn;
- Verhogen van de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid;
- Een aangepast locatiebeleid;  
Het is noodzakelijk dat de mobiliteitsstructuur van de stad en de bereikbaarheidsprofielen van de verschillende activiteiten op elkaar afgestemd zijn en dit vanuit het oogpunt van een selectieve bereikbaarheid.
- Het beïnvloeden van de vervoerswijzekeuze;  
Het uitbouwen van een openbaarvervoersnet, een netwerk van fietsroutes in aansluiting met de randgemeenten en het buitengebied zijn daarbij noodzakelijk.
- Bij grootschalige ingrepen wordt 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 openbaarvervoersstructuur en de parkeer- en fietsvoorzieningen.

De ruimtelijke vertaling van bovenstaande visie stelt een wegenhiërarchie voor met autoverkeer voor. Voor de ruimtelijke ontwikkeling van de deelgebieden op het Kortrijkse grondgebied zijn nog enkele ingrepen noodzakelijk.

2) Ruimtelijke vertaling (GRS RG, p. 61)

*Een wegenhiërarchie voor het autoverkeer*

- a) Ingrepen noodzakelijk voor de ruimtelijke ontwikkeling van deelgebieden (GRS, p. 63)

Hoog Kortrijk:

Een regionale as, gevormd door de Beneluxlaan, het Ei en de Condédreef, verbindt Hoog Kortrijk met de globale verkeersstructuur [...].

[...] De ruime site van Hoog Kortrijk is sedert jaar en dag een centrum voor allerlei grootschalige attractiepolen. In de toekomst zijn nog verschillende nieuwe activiteiten gepland of als idee aanwezig. Dit heeft tot gevolg dat Hoog-Kortrijk de allure krijgt van een grootstedelijke attractiepool. In een mobiliteitsplan voor Hoog-Kortrijk zal worden nagegaan op welke manier de verkeerskundige structuur moet worden aangepast om de functies op te nemen.

N50c:

De aanleg van de N50c is niet prioritair. Onderzoek moet uitmaken in hoeverre de reservatiestrook kan worden gebruikt voor het aanleggen van een fiets- en wandelverbinding en welke bestemming de gronden kunnen krijgen.

*De waterwegen als mogelijke drager van watertransport*

- a) Het Kanaal Bossuit-Kortrijk (GRS RG, p. 64)



Het kanaal vormt een barrière in een ruimtelijk weinig kwalitatieve omgeving in de kern van Kortrijk. Hoewel het kanaal noch in het RSV, noch in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan werd geselecteerd als een belangrijke waterweg, wordt toch rekening gehouden met een mogelijke verbreding tot 32 meter. De verbreding wordt voorzien langs de noordzijde [...].

[...] De belangrijkste potenties voor het lokaliseren van watertransportgebonden bedrijven op het grondgebied Kortrijk zijn gelegen tussen de R8 en de Luipaardstraat [...].

Het lopende complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk toetst de mogelijkheden voor watergebonden bedrijven af langsheen het kanaal.

#### *Realiseren openbaar vervoersnet met voldoende hoge frequentie*

Een openbaar vervoersnet verbindt op een vlotte manier de verschillende kernen in het landelijk met het stedelijk gebied. Daarbij is het vooral van belang dat de kernen vlot in verbinding staan met de stedelijke en regionale voorzieningen. [...]

[...] Op de secundaire wegen III, zoals geselecteerd in het mobiliteitsplan wordt prioriteit gegeven aan het openbaar vervoer en het fietsverkeer. Vanaf de R36 wordt een vlotte verbinding verzekerd met het station.

De Doorniksesteenweg (N50) wordt in de mobiliteitsvisie van de stad Kortrijk geselecteerd als hoogwaardig openbaar vervoersas (HOV-as) en zal de drager zijn van een hoogkwalitatieve trambusverbinding. De HOV-as heeft de bedoeling om deze Doorniksesteenweg op te laden tot stadsboulevard en deze hoogwaardig in verbinding te stellen met het station van Kortrijk.

#### *Creëren van een aantrekkelijk fietsroutenetwerk in aansluiting met de randgemeente en het buitengebied van Kortrijk*

Het fietsrouteplan voorziet non-stop hoofdroutes, een hoofdwegennet voor fietsers, alternatieve fietsroutes. Het duidt zone 30 verblijfsgebieden aan en zone 30 schoolomgevingen.

Vanuit ruimtelijk oogpunt worden volgende suggesties en aanvullingen voorgesteld:

- Een route langs het kanaal Bossuit-Kortrijk.
- Verder uitwerken van de verbindingen met de aanpalende gemeenten (vb Wevelgem ter Biest en Gullegem Kransvijver).
- Gebruiken van het tracé van de N50 voor het maken van een noordzuid verbinding.
- Inschakelen van de N328 in het hoofdwegennet voor fietsers.
- Een verbinding tussen centrumparking Broeltorens en de R36 in noordelijke richting.

#### **4.4.2.4 Uitwerking in deelruimtes**

Naast de globale ruimtelijke vertaling wordt eveneens een visie vastgelegd voor de verschillende deelruimtes op het grondgebied Kortrijk (GRS RG, p. 68). Volgende deelruimte wordt als relevant gezien binnen het voorliggende RUP:

##### 1) E17-Zuid (GRS RG, p. 77)

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-Kortrijk, de stadswijken tussen de N50 en de N8, de hogescholencampus, het regionaal bedrijventerrein Deltapark (KHZ), het bedrijvenpark Kapel ter Bede en een deel van het gebied Langwater.

Het beleid is gericht op het verder aantrekken van bovenlokale en hoogwaardige voorzieningen en bedrijvigheid, het verder uitbouwen van de hogescholencampus, het vergroten van de samenhang

door kwalitatieve inrichting en organisatie van bebouwing en activiteiten, het bewaren van de kwalitatieve zichten over het glooiende landschap en een optimale verkeersafwikkeling.

Volgende thema's worden naar voor geschoven binnen deze deelruimte:

*Een gedifferentieerd aanbod voor bedrijvigheid op Kortrijk-Oost;*

[...] Het Deltapark (huidig: Evolis) wordt ontwikkeld als een 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. Het researchpark wordt erin geïntegreerd. [...]

Een gedeelte van het gebied wordt gereserveerd voor grootschalige stedelijke functies.

*Hoogwaardige voorzieningen en kantoren op Hoog Kortrijk;*

Hoog Kortrijk wordt ontwikkeld als een volwaardig multifunctioneel stadsdeel met plaats voor hoogwaardige stedelijke voorzieningen zoals Xpo, ziekenhuis en Kinopolis, diensten en kantoren. [...]

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.

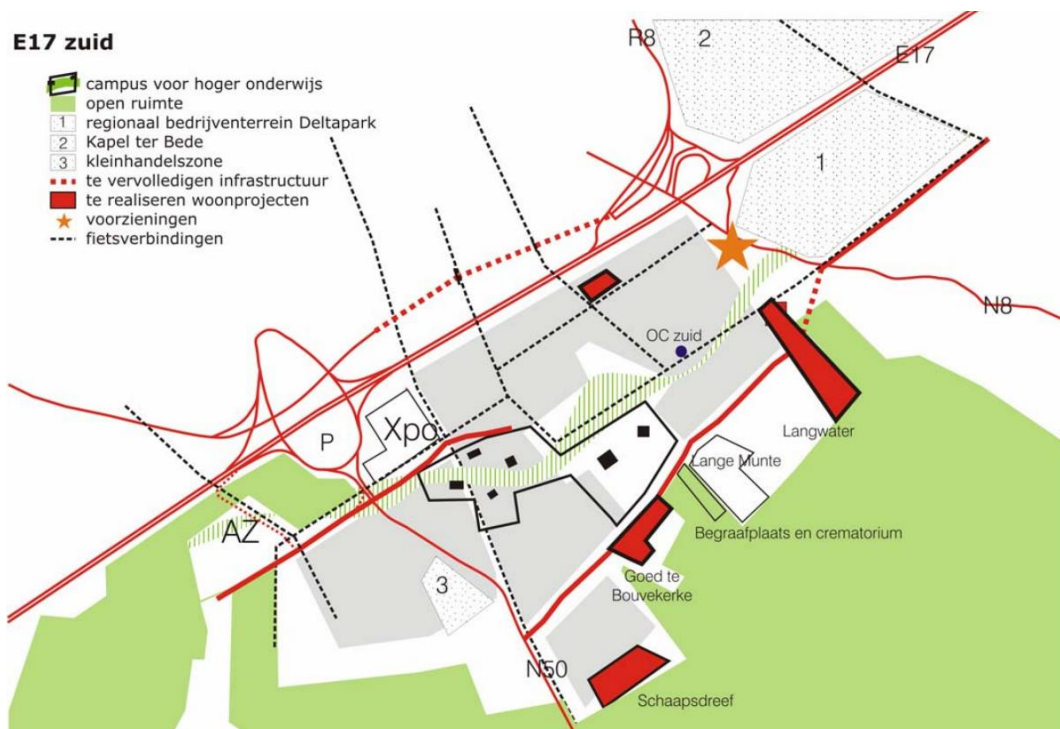
*Uitbouwen van een campus voor hoger onderwijs;*

*Stedelijke woongebieden;*

*Relatie met het landschap;*

*Optimale verkeersafwikkeling;*

Een optimale verkeersafwikkeling is van essentieel belang voor het functioneren van het deelgebied. De mobiliteitsproblematiek wordt verder onderzocht. Mobiliteitseffectenrapporten worden opgemaakt in functie van de voorziene nieuwe ontwikkelingen in Kortrijk-Oost en Hoog Kortrijk. [...]



Figuur 12: Visieschets deelruimte E17-Zuid (Bron: GRS Kortrijk RG, p. 79)

### 4.4.3 Mobiliteitsplan Kortrijk

Het mobiliteitsplan van Kortrijk (d.d. 16.06.2011) definieert binnen het richtinggevend deel drie verschillende werkdomeinen:

1. Werkdomein A – ruimtelijke beleid
2. Werkdomein B – verkeersnetwerken
3. Werkdomein C – flankerende maatregelen

Deze laatste is minder relevant betreffende de toekomstige ontwikkeling van het KVK-voetbalstadion.

De stad is gestart met de opmaak van een nieuwe mobiliteitsplan dat geïntegreerd wordt in het ruimtelijke beleidsplan.

#### 4.4.3.1 Werkdomein A – ruimtelijk beleid

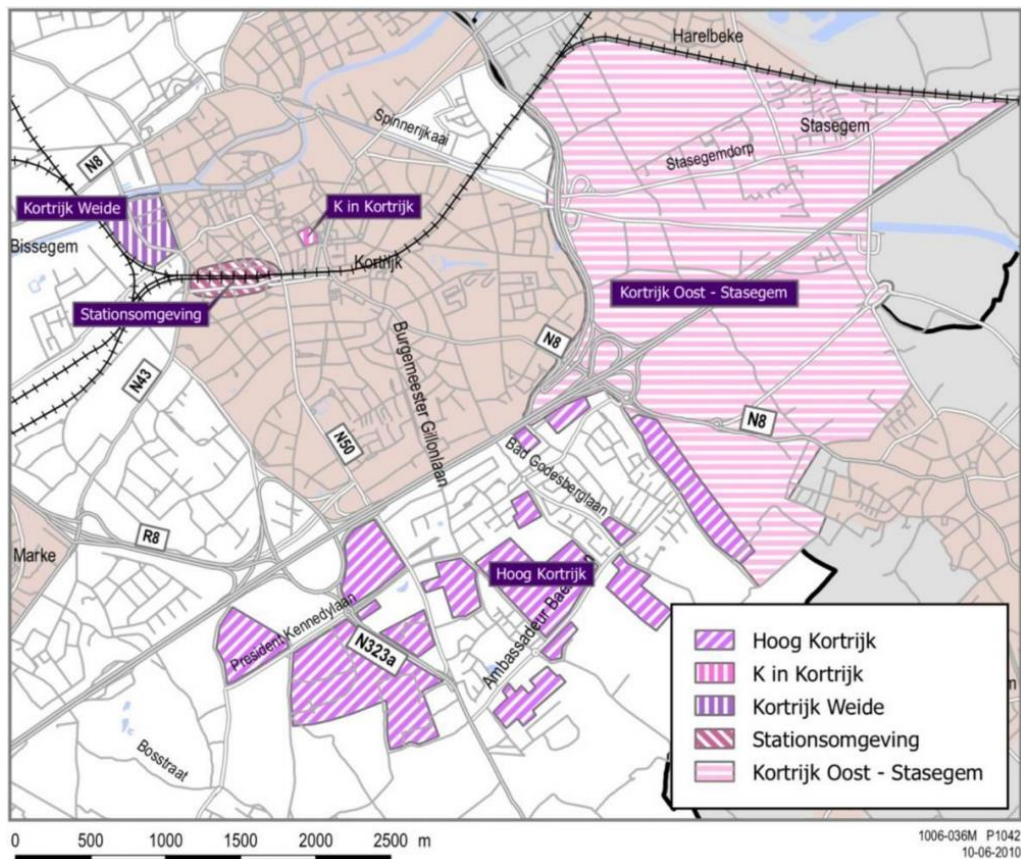
##### A1. Ruimtelijke planning

Binnen dit werkdomein wordt het mobiliteitsplan van Kortrijk gekaderd binnen de huidige relevante ruimtelijke ontwikkelingen in en rond Kortrijk. Zo beschrijft men in het GRS Kortrijk (Mobiliteitsplan RG, p. 49):

*"[...] Kortrijk wil tevens profiteren van de ligging langs de E17. Het bedrijventerrein KHZ, de omgeving van de Hallen en Kapel ter Bede worden zo ontwikkeld dat Kortrijk zichtbaar wordt vanop de E17. Daarnaast wenst Kortrijk zich in Vlaanderen en binnen de grensoverschrijdende metropool Rijsel te profileren als stad van cultuur en design."*

##### A2. Strategische projecten met grote impact op mobiliteit

Binnen het grondgebied van Kortrijk worden de grote en relevante ontwikkelingen in kaart gebracht die recentelijk uitgevoerd werden of in de nabije toekomst gepland zijn. Zowel Hoog Kortrijk als Kortrijk-Oost worden hierbij aangeduid als locaties voor strategische projecten.



Figuur 13: Overzicht strategische projecten (Bron: Mobiliteitsplan Kortrijk figuur 9, RG p. 51)

### Hoog Kortrijk

De ruime site Hoog Kortrijk is sedert jaar en dag een centrum van allerlei grootschalige attractiepolen, met onder andere Xpo, de KULAK, KATHO, Syntra en het Kennedypark. Vrij recent zijn daar nog activiteiten bijgekomen, met name Kinopolis, de P+R-infrastructuur 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 regionaal stedelijke attractiepool. De belangrijkste bestaande activiteitencentra voor Hoog Kortrijk zijn:

- AZ Groeninge: fusieziekenhuis dat na voltooiing 1000 bedden zal tellen;
- President Kennedypark: kantorenzone met 1300 werknemers;
- Barco: de 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 ontsluitingen wordt de site echter apart behandeld;
- 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 3500 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 kleine en middelgrote ondernemingen waar 's avonds tot 1000 cursisten komen;
- BuSO de Hoge Kouter: bijzonder secundair onderwijs met 200 leerlingen en 100 personeelsleden;
- Lange Munte: sportcentrum met sporthal met 2400 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 1200 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.

#### Afwikkeling autoverkeer

Een optimalisatie van de huidige infrastructuur door een nieuwe aansluiting te voorzien van het knooppunt President Kennedylaan-Munkendoornstraat naar het Ei, in combinatie met het doortrekken van de R8, geeft de meest duurzame mogelijkheden voor Hoog Kortrijk. 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.

#### Openbaar vervoer

De nieuwe ontwikkelingen op Hoog Kortrijk vragen een opwaardering van het openbaar vervoer. De Doorniksewijk-Doorniksesteenweg wordt bevestigd als corridor voor het openbaar vervoer 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 openbaar-vervoerverbinding tussen de binnenstad en Hoog Kortrijk.

#### Kortrijk-Oost – Stasegem

Het studiegebied is gelegen in het oosten van het regionaal stedelijk gebied Kortrijk op grondgebied Kortrijk, Harelbeke en Zwevegem. De studie bevat 3 hoofddoelstellingen:

1. De opmaak van een ontwerpstreefbeeld voor:
  - a. De R8, tussen het knooppunt Kortrijk Oost en het toegangsknooppunt Stasegem;
  - b. Het wegvak van de E17 ter hoogte van het toegangsknooppunt Kortrijk Oost;
  - c. De wegvakken van de gewestwegen N8 en N391, binnen het studeegebied;
2. De opmaak van een verkeersplanologisch concept voor de ontsluiting van de zone Kortrijk Oost – Stasegem naar het hogere wegennet;
3. Een voorstel van fasering voor de uitvoering van de verkeersplanologische concepten, in functie van de ontwikkelingen op Kortrijk Oost.

Het projectgebied wordt daarenboven opgedeeld in verschillende deelgebieden.

- Deelgebied 2: Kapel ter Bede/Littoral (tussen kanaal Kortrijk Bossuit en E17)

De site is het voorwerp van inrichtingsplannen voor een wetenschapspark en gebied voor stedelijke activiteiten. Het deelgebied zal in de toekomst ontwikkeld en ingevuld worden volgens het inrichtingsplan Kapel ter Bede – Littoral. Voornaamste nieuwe programma-onderdelen zijn een kmo-zone, kantoren, kantoorachtigen, een researchpark en gemengde functies in de droogloodsen.

Anno 2021 wordt de ontwikkeling van het deelgebied met functies met hoog verkeer-genererend karakter in vraag gesteld, gezien de suboptimale ontsluiting van het gebied naar het hoger gelegen wegennetwerk.

- Deelgebied 3: Evolis en Keizershoek (tussen E17 en de N391)

Evolis betreft een nieuwe bedrijventerrein welke eveneens stedelijke activiteiten kan huisvesten.

### A3. Wegencategorisering

Binnen het mobiliteitsplan van Kortrijk wordt een overzicht van de wegcategorisering meegegeven. De relevante wegen met categorisering worden hieruit gefilterd.

Wegencategorisering		Selectie PRS	Visie stad Kortrijk
<b>Hoofdwegen</b>			
E17 Gent - Rijsel			
<b>Primaire wegen</b>			
R8	II	Wegsegment tussen Kortrijk-West en Kortrijk-Zuid: secundaire weg, type I	De volledige R8 dient te fungeren als volwaardige ringstructuur die de schakel vormt tussen het stedelijke gebied en het hoofdwegenet.
<b>Secundaire wegen</b>			
N8 (tussen Kortrijk-Oost en Zwevegem)	I		
President Kennedylaan	II		
N50 Brugsesteenweg (tussen R36 en R8)	III		
N50 Doorniksesteenweg (tussen R36 en Beneluxlaan)	III		
<b>Lokale wegen</b>			
N43 Pottelberg (tussen Condédreef en R8)	I	Secundaire weg, type II	Dit wegsegment wordt niet geselecteerd als hoofdinvalsaanpak tussen de R8 en de R36, wat wel het geval is voor de nabijgelegen Condédreef.

Tabel 11: Wegencategorisering volgens mobiliteitsplan Kortrijk (Bron: mobiliteitsplan Kortrijk, RG p. 72-74)

#### 4.4.3.2 Werkdomein B - verkeersnetwerken

##### B2. Fietsnetwerk

Recent werd een toekomstvisie voor het fietsnetwerk Kortrijk uitgewerkt. Kortrijk Fietst (2019) stelt een opbouw van het fietsnetwerk voor en bijhorend een uitwerking van 16 belangrijke routes (zie onderdeel 4.3.3).

##### B3. Openbaar vervoer

In het kader van het optimaliseren van het openbaar vervoersnetwerk wordt een studie Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) uitgevoerd. De krachtlijnen uit de visie van de studie zijn de volgende:

- 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-zuid corridor via de Doorniksewijk met aandacht voor flankerende maatregelen;
- Het potentieel afwegen van een tangentlijn tussen Harelbeke, Evolis en Hoog Kortrijk in het licht van de realisatie van de geplande ontwikkelingen;
- Een corridorbenadering uitwerken voor streeklijnen op de R36, de Meensesteenweg, de Oudenaarsesteenweg, de Brugsesteenweg en de Doorniksewijk;
- Nieuwe openbaar-vervoerknooppunten definiëren met aandacht voor ketenmobiliteit (OV-fiets, OV-auto): Xpo, Oudenaardsesteenweg (t.h.v. Langewater).

De krachtlijnen binnen de Hoogwaardig Openbaar Vervoersstudie dienen afgetoetst te worden aan de sectorale studie Openbaar vervoersplan 2021 van de vervoerregio Kortrijk (zie onderdeel 4.4.1).

#### 4.4.4 Kortrijk fietst

De toekomstvisie voor het fietsnetwerk Kortrijk (d.d. 04.02.2019), kaderend binnen het plan 'Kortrijk Fietst', stelt de opbouw van het toekomstig fietsnetwerk in Kortrijk voor waarbij een uitwerking van de 16 belangrijkste routes wordt meegegeven. Het gaat uit van veilige en comfortabele fietsroutes die de fietser zo veel mogelijk weghouden van drukke autoroutes. Er wordt maximaal gestreefd naar het loskoppelen van de belangrijke fietsroutes en de historische invalswegen. Dat kan door bestaande alternatieven te verbeteren en door fietsroutes te creëren waar nodig.

De belangrijkste fietsroutes, relevant voor het voorliggend RUP, zijn de volgende:

- Fietsroute 8 (p. 62-69): van Marke naar Evolis  
Deze ambitieuze route heeft een totale lengte van ca. 24,4 km en zal heel veel attractiepolen verbinden. De route is cruciaal omwille van de tewerkstellingspolen AZ Groeninge, Kennedypark, Expo en Beneluxpark en Evolis, qua onderwijs door 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 multi-modale overstappunten (mobipunt) ter hoogte van P+R HoogKortrijk en Evolis.
- Fietsroute 10 (p. 78-83): Van Don Bosco naar Zwevegem  
Deze route heeft een totale lengte van ca. 15,0 km en vormt een oost-west as 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.
- Fietsroute 16 (p. 108-112): Van Marke naar Bruyningepad en Guldensporenpad  
Het belang van deze route zit vooral in het verbinden van het centrum van Marke met het Bruyningepad enerzijds en het Guldensporenpad anderzijds. Hierdoor zullen verschillende woon-school en woon-werk trajecten geoptimaliseerd worden, waarbij de drukke verkeersassen worden vermeden. De route heeft een totale lengte van ca. 10,6 km.

Bovenstaande fietsroutes zullen de voorgestelde projectlocaties beter, veiliger en efficiënter ontsluiten voor fietsers naar de bredere omgeving van Kortrijk. Dit zal het gebruik van alternatieve vervoersmodi aanmoedigen.

## 4.4.5 Ruimtelijke ontwikkelingsvisies locatie-alternatieven

### 4.4.5.1 Gemeentelijk RUP Mewaf

Het gemeentelijk RUP Mewaf is momenteel in opmaak door de intercommunale Leiedal in opdracht van de stad Kortrijk. In dit RUP wordt a.d.h.v. vooropgestelde planningsopties een ontwikkelingsvisie ontwikkeld voor de volledige Mewaf-site (contour van het deel-RUP 3: 'Mewaf' in onderhavig RUP). De planningsopties die vooropgesteld worden zijn:

1. 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.
2. Bestemming en maximum programma  
Het doel van het RUP is om de huidig aanwezige functie milieubelastende industrie klasse II te verruimen waardoor ook hedendaagse vormen van productie mogelijk zijn: kleinere eenheden, niet milieuvriendelijk. Daarnaast werd d.m.v. ontwerpend onderzoek een maximum programma vastgelegd welke 100 nieuwe wooneenheden, ca. 10,5 ha bestemde bedrijvigheid en ca. 5.500m<sup>2</sup> BVO kantooroppervlakte omvat.
3. 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.
4. Bouwvelden  
Het totale bouwblok (plancontour) bedraagt ongeveer 26 hectare. 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.
5. Centrale groene ruimte  
Centraal tussen de bouwvelden wordt een groene ruimte voorzien die de verschillende delen van het plan met elkaar verbindt.
6. Verschillende vormen van bedrijvigheid  
Het ontwerp streeft naar een zo groot mogelijke flexibiliteit om verschillende vormen van bedrijvigheid te kunnen opnemen.
7. Wonen  
In het westelijk deel van het plangebied voorziet het ontwerp een wooncluster.





Figuur 14: Inrichtingsplan voorjaar 2017 (Bron: Leiedal - RUP Mewaf TN, p. 47)

Gezien er in het RUP reeds grote vorderingen (startnota d.d. 07.10.2019) zijn gemaakt in het planproces o.b.v. ontwerpend onderzoek met een doordacht projectprogramma, dient in het onderhavig RUP KVK-stadion de haalbaarheid van een voetbalstadion op deze projectlocatie (deelgebied 3) afgewogen te worden.

Het gebied heeft een sterk versnipperde eigendomstructuur. De stad werkt samen met Van Marcke en Leiedal aan een grondenbank om de doelstellingen van het RUP te realiseren.

#### 4.4.5.2 Masterplan Van Marcke-site – Weggevoerdenlaan

Voor de herinvulling van de verlaten Van Marcke-site aan de Weggevoerdenlaan werd het masterplan, ontworpen door studiebureau OMGEVING en UAU collectief in opdracht de stad Kortrijk en Van Marcke, weerhouden als kader voor de ontwikkeling voor de site. De site is ca. 15 ha groot en gelegen binnen de stadsring van Kortrijk op wandelafstand van het station en de onderwijscluster Campus West.

Om de flexibiliteit en rechtszekerheid in de toekomst te maximaliseren, werd een duidelijk, eenvoudig en flexibel ruimtelijk kader uitgewerkt als basis voor alle toekomstige ontwikkelingen binnen de Van Marcke-site. Het ruimtelijk werkkader is vormgegeven vanuit het concept van stedelijke kamers en publieke voegen.

Na een eerste clean-up van de site ontstaat een mooi, waardevol casco geheel dat meteen dienst kan doen voor tijdelijk gebruik (lasershooting, exposities, showrooms...) of de basis vormt voor een definitief gebruik, bijvoorbeeld voor wonen, KMO's, onderwijs, een markthal enzovoort.

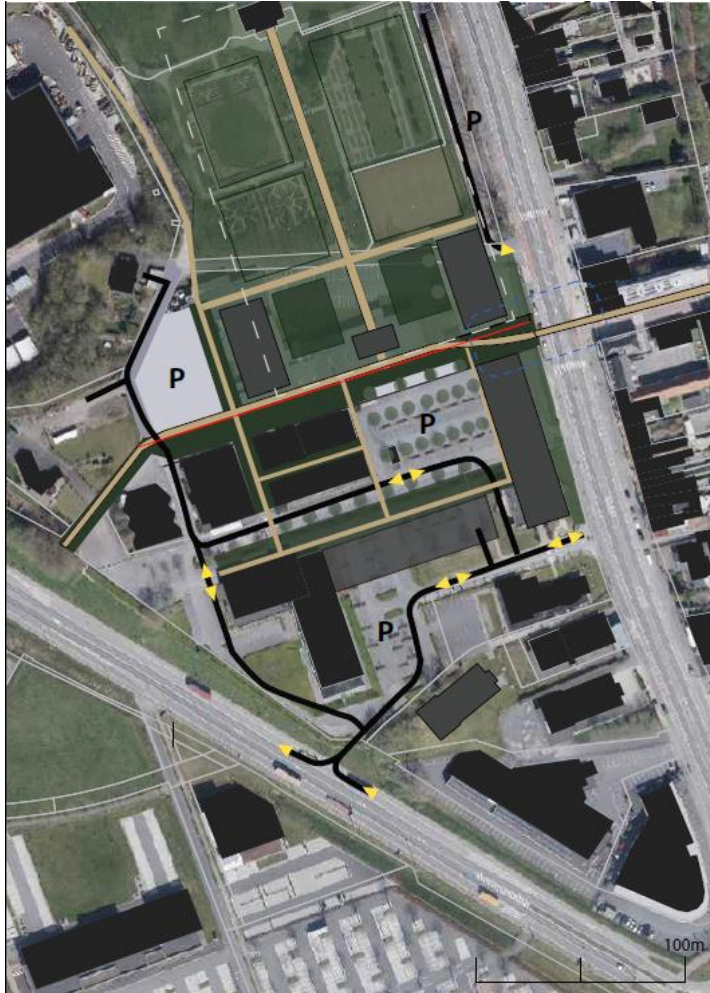
Ook voor deze ontwikkelingslocatie (deel-RUP 5) werd reeds een overkoepelende ontwikkelingsvisie uitgewerkt. In het onderhavig RUP KVK-stadion zal de impact van een voetbalstadion op het masterplan en de ambities van de betrokken partijen moeten onderzocht worden.



Figuur 15: Inrichtingsvisie toekomstige Van Marcke site (Bron: visiebundel OMGEVING, UAU collectief)

#### 4.4.5.3 Site Syntra West Kortrijk

Syntra West Kortrijk beoogt een herontwikkeling van hun terreinen om tot een compactere campus te komen. De verdichtingsstrategie voor de Syntra West site vertaalt zich in de herinrichting en reorganisatie van de terreinen, met een afwerking van de Doorniksesteenweg met bouwvolumes en centraal gelegen parking. Hierbij komen de gronden aansluitend op het kasteelpark 't Hooghe vrij. Deze worden deels ingezet om de rozentuin te vergroten. De gronden komen ook deels in handen van de POM. De POM voorziet op deze locatie de ontwikkeling van een kantoorfunctie. De potenties voor het slim en kwalitatief verdichten van de site worden gezamenlijk onderzocht. Het masterplan voorziet eveneens in de realisatie van een oost-west gerichte fietsas (als onderdeel van de functionele fietsroute doorheen Hoog Kortrijk) tussen Doorniksesteenweg en Beneluxlaan.



Figuur 16: Masterplan site Syntra West

#### 4.4.6 Masterplan sportpark Wembley

In 2020 werd het masterplan voor het sportpark Wembley opgesteld. Sportcampus Wembley in Heule ligt op een boogscheut van de Kortrijkse binnenstad. De site is momenteel vrij gesloten en weinig uitnodigend. Verschillende sportvoorzieningen zijn bovendien verouderd of worden te krap. Er is dus nood aan vernieuwing en uitbreiding. De stad maakte samen met Leiedal een masterplan op voor sportpark Wembley en omgeving. De site wordt bekeken als onderdeel van Konnector, de fiets- en groenstructuur die zich uitstrekt van Kortrijk, via Heule tot Bissegem. Het plan geeft richting aan de toekomst van het gebied.

Wembley wordt verder uitgebouwd rond een sterke groene structuur met nieuwe, functionele fiets- en wandelverbindingen als belangrijke schakel in het stedelijk fiets- en groennetwerk. De site wordt meer en beter verbonden met haar omgeving. Deze fietsverbinding maakt de connectie met de Leie. Er komt een uitbreiding van de campus ten noorden van de Leynvaalsstraat en de campus wordt omgevormd tot een echt open sportpark met meer groen en mogelijkheden tot ontmoeten, bewegen en sporten. De bestaande sporthal wordt uitgebreid en ter hoogte van de Kortrijksestraat voorziet de stad ruimte voor een padel- en petanqueclub.

Bijkomend aan het masterplan zullen stad Kortrijk en KV Kortrijk investeren in een nieuwe oefencomplex. Dit nieuwe oefencentrum komt er t.h.v. de Moorseelsestraat ten noorden van het Guldensporenstadion.



### Onderdelen Masterplan

Paarse contour = deelgebied sportpark Wembley

- 1 Verbindende fiets- en groenstructuur met laagdrempelige beweeg-elementen
- 2 Groene lobben met ruimte voor speelsporten
- 3 Uitbreiding en optimalisatie centraal gebouw
- 4 Sportkamer atletiek: renovatie en uitbreiding atletiekpiste van 6 naar 8 banen + renovatie tribune
- 5 Nieuwe sportkamer met bijkomend voetbalveld (natuurgras) en overgangszone met recreatief sporten
- 6 Herinrichting Leynvaalsstraat ifv. verbinding richting deelgebied Molenstraat
- 7 Nieuwe parking thv. de Kortrijksestraat
- 8 Locatie voor private padel-petanequeclub
- 9 Korte termijn: realisatie oefencomplex A-kern KVK op site Guldensporenstadion + ingebruikname bijkomend veld op sportpark Wembley

Lange termijn: herontwikkeling site Guldensporenstadion

Figuur 17: Masterplan sportpark Wembley

## 4.5 SECTORALE STUDIES

### 4.5.1 Kantorenstudie Kortrijk

De kantorenstudie van de stad Kortrijk is een marktverkenning uit voor kantoren in de stad Kortrijk en de Kortrijkse regio. Hierbij tracht men na te gaan in eerste instantie de noodzaak tot kantoren en in tweede instantie indien er zich potenties voordoen voor de lokalisatie van deze kantoren.

Op weloverwogen locaties is er ruimte voor nieuwe kantoorprojecten. Het moet dan gaan over kwalitatieve, duurzame en flexibele gebouwen gebundeld op een aantal goed bereikbare plaatsen in de stad. Dit zijn o.a.:

- Binnenstad;
- Stationsomgeving;
- Noord-zuidas;
- Hoog Kortrijk.

Omdat het voetbalstadion dat de stad wil realiseren een multifunctionele ontwikkeling is met een kantoorprogramma, zijn de inzichten uit de kantoorstudie van belang voor het RUP KVK-stadion. Het RUP gaat hier in een volgende fase verder op in, eens de mogelijke locaties gekozen zijn.

## 4.5.2 Regionale strategie detailhandel 'Kortrijk Handelt'

Op basis van een intergemeentelijke samenwerking wordt een regionale strategie kleinhandel opgemaakt vanuit de intercommunale Leiedal. De scope van deze regionale actie betreft het ontwikkelen van een 'ruimtelijke strategie' rond de kleinhandel in de regio Zuid-West-Vlaanderen. Hierbij wordt ingezet op een "minder, maar kwalitatiever" aanbod. Dat betekent zowel het versterken van de kernen (inzetten op identiteit en beleving, duurzame mobiliteit, terugdringen leegstand, duurzame vestigingsmogelijkheden) als het in de hand houden van de ontwikkeling in de periferie (streven naar een complementariteit van de commerciële activiteiten op vlak van schaal en type t.o.v. de kerngebonden handel, inzetten op beter ruimtelijk organiseren).

In 2019 werd een grondige analyse uitgevoerd van de bestaande toestand om zo de problematieken en uitdagingen rond baanwinkels en bovenlokale kleinhandels- en winkelzones zichtbaarder/tastbaarder te maken. Ook de trends werden benoemd en er is een analyse van het beleid dat werkt op detailhandel.

De regionale strategie detailhandel 'Kortrijk Handelt' werd d.d. 15.11.2019 gepubliceerd en formuleert enkele doelstellingen om het handelsapparaat in Kortrijk en de brede omgeving te versterken. Volgende doelstellingen worden geformuleerd:

1. Kernversterking & aanbodoptimalisatie;  
We versterken de verschillende handelskerngebieden van Groot-Kortrijk.
2. Beleving;  
We stroomlijnen het evenementieel en winkelbeleid van de stad dat nu versnipperd is tussen verschillende interne/externe diensten en organisaties.
3. Ondernemingsvriendelijke stad;  
We werken verder aan het imago van stad Kortrijk als ondernemingsvriendelijke stad.
4. Innovatie;  
De stad en de handelaars moeten mee met hun tijd en verder inzetten op nieuwe trends en technologieën.
5. Kwaliteit en comfort openbaar domein & panden.  
Samen met de eigenaars en handelaars zorgen we voor handelskerngebieden die kwaliteit uitstralen en comfort bieden voor de consument.

Deze aanzet van regionale visie werd begin 2020 besproken met experts en de lokale partners. Hieruit werd beslist om verder te werken op 4 sporen:

- Een gedragen regionale visie;
- Vertaling van een visie naar concrete instrumenten;
- Ondersteuning bij het detailhandelsbeleid van gemeenten;
- Dialoog en communicatie over de visie.

### 4.5.3 Regionale acties herstructurering bedrijvigheid

De stad Kortrijk werkt voor de ontwikkeling van industriegronden samen met de intercommunale Leiedal. Intercommunale Leiedal staat al ettelijke jaren voor de economische streekontwikkeling van de regio Zuid-West-Vlaanderen. Dit doet ze ondermeer door het ontwikkelen van industriegronden waardoor ruimte ter beschikking gesteld wordt aan bedrijven. Leiedal probeert een gedifferentieerd ruimteaanbod op de markt te brengen waardoor tegemoet kan gekomen worden aan de noden van verschillende bedrijven. De ontwikkeling van deze industriegronden gebeurt op verschillende manieren:

- Ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen;
- Reconversie van bestaande industriële sites;
- Ontwikkeling van bedrijfsverzamelgebouwen.

Intercommunale Leiedal publiceerde d.d. 15.05.2020 een projectfiche activering en herstructurering (watergebonden) bedrijvigheid. Hierin worden enkele deelacties geformuleerd om de het project kracht bij te zetten, deze zijn:

1. Uitwerken van een strategie voor herstructurering en reconversie van bedrijven(terreinen);
2. Zuinig ruimtegebruik;
3. Bedrijfssites langs het water transformeren ten behoeve van watergebonden bedrijvigheid;
4. Bestemmen nieuwe bedrijventerreinen.

# 5. PLANDOELSTELLING

De globale plandoelstelling omvat het voorzien van een locatie en hiermee gelinkte bestemming(en) voor de bouw van een nieuw voetbalstadion voor voetbalclub KV Kortrijk en een aanvullend programma. In hoofdstuk 5.1 wordt het programma onderzocht. Hierbij worden de grootte van het stadion en de noodzakelijke bijkomende functies bekeken. In hoofdstuk 5.2 gebeurt de aftoetsing van het programma met de huidige locatie van het voetbalstadion. Vervolgens wordt gekeken welke locaties in aanmerking kunnen komen voor een nieuw voetbalstadion. Voorafgaand aan het RUP heeft Arcadis een studie opgesteld die leidde tot 6 potentiële locaties. Een samenvatting van de studie is weergegeven in hoofdstuk 5.3. In voorliggend RUP wordt verder ingegaan op 5 van de locatiealternatieven in plaats van 6 locaties (2 locaties worden samengevoegd tot één locatie). Voor de 5 locaties worden de milieueffecten in kaart gebracht. Om dit op een adequate manier te kunnen doen dient ook het aanvullend programma gekend te zijn. Dit aanvullend programma is echter locatie gebonden. Dit wordt toegelicht in hoofdstuk 5.4. In het kader van het onderzoek naar de milieueffecten wordt een multicriteria-analyse (hoofdstuk 5.5) uitgevoerd zodat duidelijk wordt welke van de 5 locatiealternatieven als redelijk kunnen worden beschouwd en die verder onderzocht zullen worden in het plan-MER en het verder ontwerpend onderzoek. De ambitie van de stad is om de bouw van het stadion te kunnen starten in 2024.

## 5.1 PROGRAMMATORISCHE VRAAG

KV Kortrijk is een voetbalclub uit de Jupiler Pro League. De voetbalclub speelt zijn thuismatches in het Guldensporenstadion. Dit bevindt zich tussen de Meensesteenweg en de Moorseelsestraat in Kortrijk. Het huidige voetbalstadion heeft een capaciteit van ca. 9400 plaatsen waarvan ca. 5700 zitplaatsen. Het stadion is verouderd en beperkt in capaciteit.

Capaciteit voetbalstadions in Jupiler Pro League	Max # toeschouwers
Jan Breydelstadion – Club Brugge en Cercle Brugge	29.100
Maurice Dufrasnestadion – Standaard Luik	27.700
Luminus Arena – KRC Genk	23.700
Lotto Park – RSC Anderlecht	21.500
Ghelamco Arena – AA Gent	20.000
AFAS-stadion achter de kazerne - KV Mechelen	16.700
Bosuilstadion – Antwerp FC	16.100
Stade du Pays de Charleroi – Sporting Charleroi	15.000
Stayen – Sint-Truidense VV	14.600
Olympisch stadion – Beerschot Voetbalclub Antwerpen	12.500
Elindus Arena – SV Zulte Waregem	12.400
Le Cannonier – R.E. Moeskroen	10.800
King Power at Den Dreef Stadion – OH Leuven	10.000
<b>Guldensporenstadion – KV Kortrijk</b>	<b>9.400</b>
Versluys Arena – KV Oostende	8.400
Kehrwegstadion – KAS Eupen	8.400
Freethielstadion – Waasland-Beveren	8.200

Tabel 12: Capaciteit voetbalstadions van clubs uit Jupiler Pro League

Uit bovenstaande oplijsting blijkt het voetbalstadion van KV Kortrijk klein te zijn in vergelijking met andere voetbalclubs in de Jupiler Pro League. Een voldoende groot en performant stadion moet er voor zorgen dat de voetbalclub een optimale werking kan hebben binnen de eerste klasse.

De huidige capaciteit omvat ook een aanzienlijk deel staanplaatsen, met name 3700 plaatsen. Dit bedraagt ca. 40% van het aantal plaatsen. Sinds 1989 worden door de UEFA staanplaatsen verboden. Dit verbod kwam er omwille van veiligheidsredenen na enkele rampen in stadions in de jaren '80. Het omvormen van staanplaatsen tot zitplaatsen zou leiden tot een verdere daling van de capaciteit van het stadion.

De huidige ontvangstfaciliteiten voor zowel de supporters als voor de VIP's zijn ontoereikend. Circulatie met voertuigen (i.k.v. veiligheid) rondom het stadion is moeilijk doordat het huidige stadion nagenoeg tot op de perceelsgrenzen gebouwd is.

Omwille van het sociaal-maatschappelijke belang en vanuit de werking van de club is het wenselijk een nieuw performant stadion te bouwen met voldoende capaciteit. Het is wenselijk dat het stadion zich situeert binnen het regionaalstedelijk gebied Kortrijk. Een capaciteit van 12.000 tot 15.000 zitplaatsen betreft een middelgroot stadion in vergelijking met de andere voetbalclubs in de Jupiler Pro League. Een voetbalstadion dient te beschikken over volgende faciliteiten:

- 1 speelveld
- Tribunes
- Kleedkamers
- TV studio
- Horeca i.f.v. voetbalbeleving
- Loge + ontvangstruimte
- Sanitair
- Circulatieruimte
- Ruimte verzorging terrein
- Nutsvoorzieningen
- Secretariaat
- Ticketruimte

De club wil zo snel mogelijk een nieuw stadion bouwen om qua infrastructuur concurrentieel te blijven. Zowel vanuit investeringsoogpunt, als vanuit de visie op stadsontwikkeling, is de bouw van een multifunctioneel stadion aangewezen. Het voetbalstadion en aanvullend programma zijn dus in deze zin onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het louter bouwen van een voetbalstadion betreft een grote investering voor een beperkt gebruik (ca. 20 thuismatches per jaar). Het is de ambitie om geen stadion an sich te bouwen maar een multifunctioneel geheel te ontwikkelen met een stedelijke ambitie. Het voetbal- en nevenprogramma vormen samen een multifunctioneel geheel dat een kernversterkende rol in het stedelijk gebied kan spelen.

Een meer gedetailleerd programma zal in het verder verloop van het planproces worden uitgewerkt en afgetoetst op basis van de noden en wensen van KV Kortrijk.



## 5.2 RUIMTELIJKE DOELSTELLING VOOR EEN VOETBALSTADION

Onderstaande vereisten gelden eveneens voor het aanvullend programma bijhorend het voetbalstadion, maar vragen een andere aanpak. De ruimtelijke doelstellingen en hun specifieke vertaling in een aanpak zal in het verder verloop van het planproces worden uitgewerkt wanneer er meer duidelijkheid is omtrent het aanvullend programma.

### 5.2.1 Multimodale bereikbaarheid gebaseerd op STOP-principe

Een voetbalstadion genereert op beperkte tijden een significante verkeersstroom. Het is wenselijk dat het voetbalstadion zowel wat betreft locatie als wat betreft infrastructuur inzet op een duurzame modal split. Hierbij dient het voetbalstadion niet enkel goed ontsloten te zijn via het autowegennet maar wordt extra ingezet op alternatieve duurzame vervoersmiddelen. Deze multimodale bereikbaarheid is ook van belang voor het aanvullend programma welke een meer generieke verkeersstroom zal genereren.

De locaties van het voetbalstadion liggen binnen fietsafstand van de volledige stedelijke kern van Kortrijk (binnen de R8). Er is bijgevolg een groot potentieel om supporters met de fiets te laten komen. Een nieuw voetbalstadion dient zich maximaal te richten op het bestaand en toekomstig fietsnetwerk. Hierbij is het wenselijk dat het voetbalstadion vanuit alle richtingen met de fiets op vlotte en veilige manier bereikbaar is. Stad Kortrijk heeft een toekomstvisie voor het fietsnetwerk uitgewerkt. Het voetbalstadion kan hier op inspelen door connectie te maken met dit fietsnetwerk. De bouw van een voetbalstadion kan bovendien versnelde aanpassingen faciliteren bij één of meerdere van de 16 geselecteerde prioritaire fietsroutes die men wenst fietsvriendelijker te maken.

Het gebruik van het openbaar vervoer is van belang om tot een duurzame modal split te komen. Voor supporters die van verderaf komen is de ligging t.o.v. het station van belang. Een stadion binnen wandelafstand van het station biedt voordelen voor de supporter die met de trein komt. Daarnaast is de ontsluiting via de Lijn van belang. Dit zowel als enig transportmiddel als voor het voor- en natransport voor treinreizigers. Met de komst van het openbaar vervoersplan 2021 is duidelijk waar toekomstige investeringen met betrekking het openbaar vervoer geconcentreerd zullen worden. In het openbaar vervoersplan worden de kernnetten A en B lijnen met hoge bedieningsfrequentie. Het voetbalstadion dient hierop in te spelen en zich maximaal te richten naar deze kernnetten. Het realiseren van extra haltes in de buurt van het stadion behoort hierbij tot de mogelijkheid.

Om de modal shift mogelijk te maken is ook infrastructuur in en rond het stadion noodzakelijk:

#### Voorzien van voldoende ruim aanbod fietsstalplaatsen, eveneens voor buitenmaatse fietsen

Om de duurzame modal split en een aanzienlijk aandeel fietsgebruik te promoten, dient kwalitatieve fietsinfrastructuur aanwezig te zijn op de ontwikkelingssite van het nieuwe voetbalstadion. In de eerste plaats dienen voldoende fietsstallingen aanwezig te zijn. Deze dienen ingericht te worden in de onmiddellijke omgeving van het stadion. Ze dienen makkelijk toegankelijk te zijn (bij voorkeur op maaiveldniveau), kwalitatief en overdekt aangelegd te worden. Idealiter voorzien van camerabeveiliging. Er moeten faciliteiten voorzien worden die toelaten een elektrische fiets op te laden. Elektrische fietsen vergroten immers de verplaatsingsafstand van fietsers aanzienlijk. Er wordt een hoog ambitieniveau voor de fietsinfrastructuur vooropgesteld om het (elektrisch) fietsgebruik aan te moedigen.

#### Volwaardige halteaccommodatie openbaar vervoer

Naast een goede ligging t.o.v. het openbaar vervoersnet en goede frequentie van bediening is het ook noodzakelijk dat ter hoogte van een nieuw voetbalstadion een volwaardige halteaccommodatie

aangelegd wordt. Dit betekent in de eerste plaats de halteaccommodatie t.o.v. het stadion goed ontsloten is (korte afstand, veilige ontsluiting). Daarnaast moet de halteaccommodatie voldoende ruim zijn om wachtende supporters op te vangen en dient een voorziening om te schuilen tegen regen aanwezig te zijn.

#### Voetbalstadion linken met mobipunt

Het voetbalstadion, het aanvullend programma, de goede ontsluiting voor fietsers en openbaar vervoer vormen functies die kunnen meehelpen een mobipunt te faciliteren. In de verfijnde startnota van het planproces van het gewestelijk RUP K-R8 wordt aangegeven dat men een regionaal hoppinpunt (mobipunt) wil realiseren op Hoog Kortrijk en potentieel op Kortrijk-Oost. Vanuit de gewenste toekomstplannen zoals de hoogwaardige openbaar vervoersas vanaf het station van Kortrijk en de aanwezige en toekomstige ontwikkelingen heeft Hoog Kortrijk potenties van een regionaal knooppunt. Een verdere ontwikkeling van Kortrijk-Oost zorgt voor eenzelfde potentie. Een voetbalstadion met het aanvullend programma kan er voor zorgen dat er voldoende potentie is om deze mobipunten te realiseren.

De nieuwe ontwikkelingssite van het stadion dient ontsloten te zijn door een kwalitatief fietsnetwerk.

#### Kwalitatieve afwikkeling van gemotoriseerd verkeer

Ondanks het aanmoedigen van een duurzame modal split zullen het voetbalstadion en het aanvullend programma onvermijdelijk ook gemotoriseerd verkeer aantrekken. Er wordt hierbij steeds gezocht naar een kwalitatieve afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer door duidelijk leesbare infrastructuur. Er wordt binnen het projectprogramma steeds uitgegaan van een maximaal gedeeld gebruik van infrastructures. Dit vertaalt zich in maximaal dubbel gebruik van de parkeervoorzieningen.

## 5.2.2 Zuinig en duurzaam ruimtegebruik

De ruimtelijke ontwikkeling van de nieuwe projectlocatie streeft naar een hoog ruimtelijk rendement. Hierbij wordt zo zuinig en duurzaam mogelijk omgegaan met het ruimtegebruik om het beoogde projectprogramma te realiseren. De ambitie om een multifunctioneel voetbalstadion te realiseren past binnen deze ontwikkelingsvisie. Door het bundelen van functies op eenzelfde locatie wordt een hoog ruimtelijk rendement nagestreefd.

De projectontwikkeling baseert zich op het concept van ruimtelijk rendement. Ruimtelijk rendement tracht een maximale ruimtelijke en maatschappelijke meerwaarde te creëren binnen de beschikbare ruimte waarbij wordt uitgegaan van het functioneel verweven van functies, het verhogen van de ruimtelijke beeldkwaliteit, het ruimtelijk verdichten en tegelijk verluchten en het tegengaan van verdere versnippering van de open ruimte. Het principe van ruimtelijk rendement kent eveneens zijn vertaling in de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) en vormt een sleutelprincipe om het ruimtebeslag in Vlaanderen duurzaam te benaderen. Het stadion moet bijgevolg zuinig met de ruimte omspringen, een groot ruimtelijk rendement hebben en verschillende functies verweven.

Het nastreven van dit hoog ruimtelijk rendement dient steeds op een kwalitatieve manier te gebeuren waarbij rekening wordt gehouden met de integratie van water, groen, ontharding en aanwezige erfgoedstructuren.

### 5.2.3 Kwalitatieve en (klimaat-)robuuste publieke ruimte

Het stadion kan een incentive vormen om de omgeving rondom het stadion te ontwikkelen als een kwalitatieve, uitnodigende en klimaatbestendige ontmoetingsruimte. Naast het voetbalstadion wordt een hoogwaardig aanvullend programma nagestreefd welke de maatschappelijke meerwaarde van de locatie wil verhogen. Het voetbalstadion vormt een landmark in het Kortrijks stedelijk landschap en kan daarenboven de locatie en zijn directe omgeving opwaarderen en opladen met stedelijke functies en diensten. Het multifunctioneel programma staat dan niet enkel in het teken van de voetbalsupporter, maar is er voor elke Kortrijkzaan.

Het is een streefdoel om deze nieuwe stedelijke hotspot kwalitatief en klimaatrobuust in te richten met het oog op de verblijfs- en leefkwaliteit van de site. Hierbij wordt gefocust op het inrichten van aantrekkelijke ontmoetings- en verblijfsruimten, het voorzien van voldoende kwalitatieve groenstructuren en infrastructuren welke zijn afgestemd op het capteren, bufferen en infiltreren van water. De groenstructuren zorgen voor afkoeling, een aangenaam verblijfscomfort en een rechtstreekse waterbuffering/-infiltratie. Het voorzien van een gedegen waterhuishouding kan kwalitatief geïntegreerd worden in het ontwerp van de publieke ruimte. Het publieke domein moet ook bijdragen aan de leesbaarheid rondom het stadion, via duidelijke looplijnen, vermijden van verloren hoeken, voldoende verlichting, ...

### 5.2.4 Integratie binnen de omgeving

Het voetbalstadion wordt beschouwd als een versterking van het stedelijke weefsel. Daarnaast moet echter rekening gehouden worden met de impact op het bestaande weefsel. Het voetbalstadion dient zich kwalitatief te integreren binnen zijn omgeving. Elke voorgestelde locatie heeft zijn eigen lokale context waar mee rekening moet gehouden worden. Bij de oriëntatie, inrichting en ontsluiting van het stadion moet op elke locatie ingezet worden op enerzijds het beperken van de impact op het omliggende stedelijke weefsel en anderzijds of de nieuwe ontwikkeling potenties van het omliggende stedelijke weefsel kan versterken of faciliteren. Afhankelijk van de locaties bestaat dit stedelijk weefsel uit wonen, werken, handel of andere functies.

## 5.3 HUIDIGE LOCATIE: GEEN REALISTISCH ALTERNATIEF

### 5.3.1 Bestaande situatie

Het Guldensporenstadion ligt binnen de R8 ten westen van de historische kern van Kortrijk. Het voetbalstadion ligt gekneld tussen de Moorseelsestraat ten noorden en de Meensesteenweg ten zuiden. In het oosten wordt de locatie begrensd door de vestiging van Euro Shop Kortrijk. Ten westen wordt de locatie begrensd door de vestiging van BMW Monserez Kortrijk (zie figuur 9).



Figuur 18: Situering Guldensporenstadion – huidige situatie



Foto 1: Tribune en toegang Guldensporenstadion langs Meensesteenweg



Foto 2: Zuidelijke westelijke tribunes met toegang vanaf de Meensesteenweg



Foto 3: Westelijke tribune grenzend aan autodealer Monserez



Foto 4: Westelijke tribune grenzend aan autodealer Monserez



Foto 5: Zuidelijke en oostelijke tribunes met toegang vanaf de Meensesteenweg



Foto 6: Oostelijke tribune grenzend aan de Euroshop Kortrijk



Foto 7: Onbebouwd terrein ten noorden van het Guldensporenstadion vanaf de Moorselestraat



Foto 8: Afscheiding onbebouwd terrein vanaf de Moorselestraat



Foto 9: Afscheiding onbebouwd terrein en hoofdingang tot Guldensporenstadion vanaf de Moorselestraat

## 5.3.2 Dimensionering Guldensporenstadion en noodzakelijke ruimte

Het stadion van KV Kortrijk zit ingesloten tussen de perceelsgrenzen. Dit heeft de huidige afmetingen van het stadion gedefinieerd.



### Voetbalstadion KV Kortrijk

Het Guldensporenstadion (voetbalveld inclusief tribunes) heeft een capaciteit van 9400 toeschouwers en bezit volgende dimensies:

- Totale breedte van ca. 103m;
- Totale lengte van ca. 145m;

Dit brengt de relatieve oppervlakte t.b.v. stadion en bijhorende infrastructuur op ca. 14.935m<sup>2</sup>.

De dimensionering van het voetbalstadion betreft enkel het voetbalveld met bijhorende tribunes, exclusief de benodigde circulatieruimte.

KV Kortrijk wil een stadion realiseren van 12.000 tot 15.000 toeschouwers. De huidige infrastructuur wordt om deze reden vergeleken met de infrastructuur van gelijkaardige voetbalclubs.

Onderstaand wordt de dimensionering van enkele voetbalstadions geanalyseerd met een gelijkaardige capaciteit die zich eveneens binnen een stedelijk gebied bevinden.

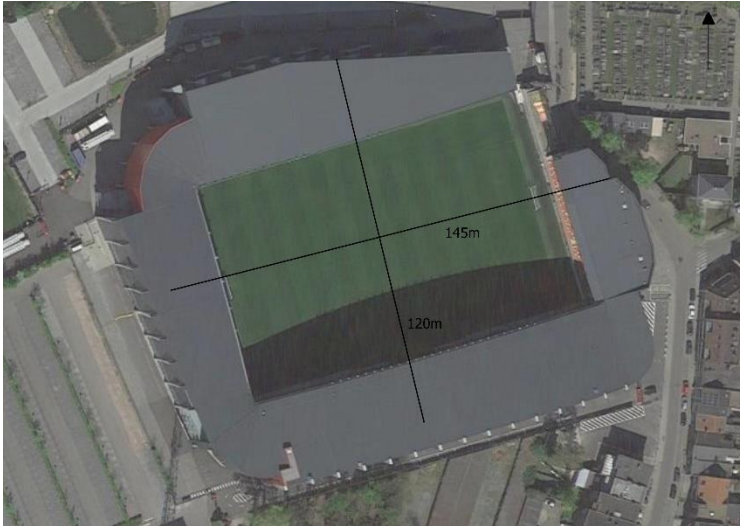


### Voetbalstadion Sint-Truiden

Het STVV-stadion (voetbalveld inclusief tribunes) heeft een capaciteit van 14.600 plaatsen en bezit volgende dimensies:

- Totale breedte van ca. 126m;
- Totale lengte van ca. 136m;

Dit brengt de relatieve oppervlakte t.b.v. stadion en bijhorende infrastructuur op ca. 17.136m<sup>2</sup>. In schil bevinden zich commerciële activiteiten.



#### Voetbalstadion KV Mechelen:

Het AFAS stadion (voetbalveld inclusief tribunes) heeft een capaciteit van 16.700 toeschouwers en bezit volgende dimensies:

- Totale breedte van ca. 120m;
- Totale lengte van ca. 145m;

Dit brengt de relatieve oppervlakte t.b.v. stadion en bijhorende infrastructuur op ca. 17.400m<sup>2</sup>.



#### Voetbalstadion SV Zulte Waregem:

De Elindus Arena (voetbalveld inclusief tribunes) heeft een capaciteit van 12.400 toeschouwers en bezit volgende dimensies:

- Totale breedte van ca. 130m;
- Totale lengte van ca. 165m;

Dit brengt de relatieve oppervlakte t.b.v. stadion en bijhorende infrastructuur op ca. 21.450m<sup>2</sup>.



#### Voetbalstadion KV Oostende:

De Diaz Arena (voetbalveld inclusief tribunes) heeft een capaciteit van 8.400 toeschouwers en bezit volgende dimensies:

- Totale breedte van ca. 128m;
- Totale lengte van ca. 146m;

Dit brengt de relatieve oppervlakte t.b.v. stadion en bijhorende infrastructuur op ca. 18.688m<sup>2</sup>.

Dit voetbalstadion is echter aan één zijde van het stadion nog niet uitgerust met een volwaardige tribune.

We zien dat de meeste voetbalstadions over een oppervlakte van ca. 2 ha beschikken om het voetbalstadion met bijhorende tribunes in te planten. Hierin wordt de wenselijke circulatieruimte rondom het stadion niet meegerekend. Het GuldenSporenstadion beschikt voor de inplanting van het



stadion over slechts 1,5 ha. Dit verschil in beschikbare oppervlakte getuigt van de beperkte uitbreidingsmogelijkheden op de huidige locatie van het stadion.

Uit het locatieonderzoek, uitgevoerd door Arcadis (zie onderdeel 5.2), werd uitgaande van het vooropgestelde projectprogramma voor de Kop van Evolis een minimale dimensionering naar voor geschoven. Om het voetbalstadion te realiseren zou een totale breedte van ca. 160m en een totale lengte van ca. 197m benodigd zijn (overgenomen uit het masterplan 'Kop van Evolis'). Indien we deze afmetingen uitzetten op het perceel van de huidige locatie van het Guldensporenstadion is dit onmogelijk inpasbaar. Daarenboven zou de omliggende ruimte ingericht moeten worden als kwalitatieve circulatieruimte.

De maat van het stadion varieert natuurlijk met het bouwconcept en de stadioncapaciteit. Voor het ontwerpend onderzoek voor de Xpo-site is voor een volledig symmetrisch stadion met 15.000 plaatsen uitgegaan van een ontwerp van ca. 172 op 135 meter. Die maat omvat zowel het speelveld als de tribunes. Eenzelfde concept voor een stadion met 12.000 plaatsen heeft een maat van ongeveer 164 op 127 meter. Dat is opnieuw enkel speelveld plus tribunes en dus exclusief buitencirculatie, parking of schil met een aanvullend programma.

Een multifunctioneel stadion met een programma in (een deel van) de schil heeft uiteraard meer ruimte nodig. De maat daarvan varieert te sterk met het stadionconcept en is dus niet bruikbaar bij het beoordelen van de mogelijkheden op de site van het huidige Guldensporenstadion.

### 5.3.3 Uitbreiding Guldensporenstadion op bestaande locatie onrealistisch

Het feit dat het voetbalstadion gekneld zit tussen bestaande bebouwing en wegenis maakt dat de site door het plaatsgebrek weinig mogelijkheden bezit om enerzijds een uitbreiding van het voetbalstadion te voorzien, en anderzijds een aanvullend programma te realiseren met bijhorend een hoogwaardige multimodale ontsluiting. Het uitbreiden van het voetbalstadion op de bestaande locatie is bijgevolg niet wenselijk en rekening houdende met de beoogde uitbreidingen onmogelijk inpasbaar. Daarvoor is het verschil tussen de gewenste maat van het stadion en de afmetingen van de site te groot.

De dichtbebouwde omgeving met harde grenzen zonder enige uitbreidingsmogelijkheden maakt dat het op de huidige locatie van het voetbalstadion onmogelijk is om het nieuwe voetbalstadion te voorzien. Ten noorden van het stadion is nog een onbebouwd terrein voor handen. Ook hier kan geen voetbalstadion voorzien worden omdat het stadion in deze opstelling ook deels gekneld blijft tussen de bebouwing van Euroshop en BMW Monserez.

Het behoud van het Guldensporenstadion op deze locatie maakt het bovendien onmogelijk om de groene verbinding te realiseren tussen de Leie en de Blekerij-site enerzijds en het sportpark Wembley en het 'park N328' anderzijds (zie 4.4.5 Masterplan Sportpark Wembley).

## 5.4 LOCATIEALTERNATIEVENONDERZOEK (STUDIE 2020)

Voorafgaand aan de opmaak van het RUP heeft Arcadis, in opdracht van Leiedal, een eerste locatieonderzoek uitgevoerd. Hierbij werden alle potentiële locaties bekeken. Hierbij werden volgende uitgangspunten bekeken.

Omwille van hun bijzondere karakteristieken en de specifieke aanduiding voor het opvangen van bovenlokale grootschalige ruimtevragen zijn de vier regionale ontwikkelingspolen binnen het regionaalstedelijk gebied Kortrijk prioritair zoekzones voor de locatie van een nieuw stadion met aanvullend programma.

In de regiovisie voor de regio van Leie en Schelde zijn 5 regionale ontwikkelingspolen aangeduid waarvan 4 gelegen binnen de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk, namelijk Hoog-Kortrijk, Kortrijk-Oost, omgeving luchthaven Kortrijk-Wevelgem en Kortrijk-Noord.

Mits een multimodale bereikbaarheid kunnen de regionale ontwikkelingspolen potenties bieden om bijkomende bovenlokale, grootschalige programma's op te nemen.

Naast de regionale ontwikkelingspolen komt ook het stedelijk gebied binnen de R8 in aanmerking voor de locatie van het stadion voor KVK en aanvullend programma. Het voetbal- en nevenprogramma vormen samen een multifunctioneel geheel dat een kernversterkende rol in het stedelijk gebied kan spelen.

### 5.4.1 Methodiek en onderzoek

Het locatieonderzoek nieuw voetbalstadion KV Kortrijk & aanvullend programma (d.d. 29.09.2020) werd uitgevoerd door Arcadis. Binnen het onderzoek werd een trechtering uitgevoerd van locatiealternatieven op basis van uitsluitingscriteria, hierbij werden er uit 34 oorspronkelijke locatiealternatieven 6 weerhouden.

Binnen het onderzoek werd een eenduidige methodiek gehanteerd bestaande uit 2 fasen. Deze worden onderstaand uiteengezet (bron: Locatiealternatievenonderzoek KV Kortrijk - Arcadis, 2020).

#### Fase 1 – trechtering op basis van uitsluitingscriteria

In de eerste fase worden de locatiealternatieven beoordeeld op vlak van de mate waarin ze aan deze uitsluitingscriteria voldoen.

De tien uitsluitingscriteria zijn uitgewerkt binnen de volgende vijf thema's waarbij voor elk thema voorwaarden worden vooropgesteld waaraan dient te worden voldaan:

1. Ligging
  - 1.1 Regionaalstedelijk gebied (RSGB) Kortrijk;
  - 1.2 Regionale ontwikkelingspolen (ROP) of binnen de R8;
2. Programma
  - 2.1 Minimale oppervlakte (cfr. programma 'Kop van Evolis');
3. Multimodale bereikbaarheid
  - 3.1 Gedegen openbaar vervoer;
  - 3.2 Bovenlokaal wegennet;
  - 3.3 Stedelijke fietsnetwerk;
4. Zuinig en duurzaam ruimtegebruik
  - 4.1 Geen gebied voor watergebonden bedrijvigheid;
  - 4.2 Vrijwaren open ruimte, uitdeining stedelijk gebied tegengaan;

## 5. Planningscontext

5.1 Vrij van een actief ontwikkelingsproces;

5.2 Vrij van beslist beleid en juridisch-planologische context.

Er wordt gekozen voor een methodiek waarbij niet aan alle criteria moet worden voldaan. Locaties die voldoen aan 9/10 criteria worden aanvaard. Er bestaat immers het gevaar dat er in deze fase – voorafgaandelijk aan enige vorm van diepgaand (milieueffecten)onderzoek – te ver zou worden getrechterd. Op basis van deze eerste trechtering werden volgende zes (van de 34 onderzochte) locaties weerhouden:

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

### Fase 2 – kwalitatieve afweging op basis van programmatoets

Vervolgens worden de overblijvende locatiealternatieven in een tweede fase beoordeeld op gebied van programmatorische haalbaarheid. Het vooropgestelde programma wordt geprojecteerd op de site om een kwalitatieve afweging te kunnen maken. Deze kwalitatieve afweging houdt dus geen verdere trechtering in. Het vooropgestelde projectprogramma met voetbalstation en bijhorend aanvullend programma zal afhankelijk van de beperkingen en potenties verschillen voor de verschillende locatie-alternatieven.

Voor de 6 weerhouden locatiealternatieven werd dieper ingegaan op de haalbaarheid van het vooropgestelde programma op de site en zijn omgeving. Dit gebeurde op basis van volgende criteria:

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

Specifiek voor de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost moet rekening worden gehouden met mogelijke ruimte-innames in functie van de op- en afrittencomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost. Deze te vrijwaren ruimte-innames zijn afhankelijk van de keuzes voor de optimalisatie van beide verkeerscomplexen. De scenario's voor optimalisatie zullen in een volgende fase van het gewestelijk RUP worden onderzocht en vervolgens zullen voorkeursscenario's voor beide complexen worden vastgelegd.

Deze kwalitatieve beoordeling, uitgevoerd door Arcadis, leverde per locatiealternatief volgende conclusie op (bron: Locatieonderzoek KV Kortrijk - Arcadis, 2020):

#### Kop van Evolis

De mogelijkheid tot fundamentele optimalisatie van het parkeerprogramma is een groot pluspunt voor deze alternatieve zoeklocatie. Minder ruimte-inname voor parkeren creëert de noodzakelijke ruimte voor de landschappelijke integratie van het voetbalstadion met aanvullend programma. Op vlak van (multimodale) ontsluiting zijn wel nog een aantal (kwalitatieve) voorwaarden te vervullen ivf

het voorliggende programma. Deze ingrepen dienen bovendien te worden gekaderd binnen de ruimere plandoelstellingen in kader van het gewestelijk RUP K-R8.

#### Kapel ter Bede

De slechte multimodale ontsluiting is op vandaag een groot knelpunt voor deze alternatieve zoeklocatie. Grote infrastructurele ingrepen zijn dan ook te verwachten. Deze ingrepen dienen bovendien te worden gekaderd binnen de ruimere plandoelstellingen in kader van het gewestelijk RUP K-R8 en complex project kanaal Bossuit-Kortrijk.

#### Syntra met P&R

Op vlak van multimodale ontsluiting zijn wel nog een aantal (kwalitatieve) voorwaarden te vervullen i.f.v. voorliggend programma. De site is ook vrij compact wat een landschappelijke inkleding van het geheel niet mogelijk maakt. Anderzijds kan het parkeren wel worden geoptimaliseerd door in te zetten op gedeeld gebruik met andere actoren op Hoog-Kortrijk. Door het groot aantal eigenaars op de site wordt de haalbaarheid van het project ook bemoeilijkt.

#### Xpo met P&R

De mogelijkheid tot optimalisatie van het parkeerprogramma is een groot pluspunt. Ook de ligging op het kruispunt van twee kernnet A-lijnen, waar in de toekomst een hoogwaardig OV zal worden geïnstalleerd, is een grote kwaliteit van deze locatie. Op vlak van (multimodale) ontsluiting zijn wel nog een aantal (kwalitatieve) voorwaarden te vervullen i.f.v. voorliggend programma.

#### Brugsesteenweg

Ondanks dat de site multimodaal bereikbaar is, stellen zich heel wat problemen rond de ontsluiting van deze locatie. Ook de impact van dergelijk programma op de woonomgeving zal zeer groot zijn. Er is geen mogelijkheid om het parkeren te optimaliseren.

Daarenboven is er op heden reeds een RUP Mewaf lopende welke o.b.v. een diepgaand ontwerp onderzoek een multifunctioneel projectprogramma voor de site voorstelt. Het voetbalstadion werd hier niet meegenomen, gezien deze onwenselijk is binnen het dichte woonweefsel.

#### Weggevoerdenlaan

De site kan multimodaal worden ontsloten. Op vlak van (multimodale) ontsluiting zijn wel nog een aantal (kwalitatieve) voorwaarden te vervullen i.f.v. voorliggend programma. Ook de mogelijkheid tot optimalisatie van het parkeerprogramma is er. Er is zeker voldoende ruimte om het programma landschappelijk kwaliteitsvol te integreren.

Daarenboven is er op heden reeds een masterplan opgemaakt om de volledige site Weggevoerdenlaan herin te richten tot een multifunctionele stedelijke site. Het voorzien van een voetbalstadion maakt dat een groot aandeel van het vooropgestelde programma en een groot deel van de kwalitatieve publieke ruimte zal moeten verdwijnen. Het beperken van de multifunctionaliteit en publieke ruimte is niet wenselijk op deze stedelijke site.

## 5.4.2 Conclusie

Uit een eerste analyse van de verschillende zoeklocaties worden 6 potentiële locaties naar voor geschoven die in aanmerking komen om een voetbalstadion in te planten. Omwille van de overlap van de locatie Site Xpo Kortrijk + P&R en van de locatie Syntra + P&R worden deze locaties in het RUP KVK-stadion als één geheel beschouwd en verder benoemd als 'Site Xpo en omgeving'.

Uit deze 6 locatiealternatieven worden d.m.v. een multicriteria-analyse de redelijke alternatieven weerhouden. Deze redelijke locatiealternatieven worden verder in detail onderzocht op hun milieueffecten. Dit gebeurt aan de hand van het plan-MER. Om de locaties evenwaardig te kunnen afwegen gebeurt een onderzoek naar een aanvullend programma en een ruimtelijke inpassing aan de hand van ontwerp onderzoek.

## 5.5 AANZET ONTWERPEND ONDERZOEK EN AANZET AANVULLEND PROGRAMMA PER SITE

Voor 5 locaties (Site Xpo Kortrijk + P&R en site Syntra + P&R wordt als 1 locatiealternatief beschouwd) wordt een eerste aanzet gegeven van inrichting en aanvullend programma. Deze eerste aanzet van ontwerp onderzoek heeft als doel de mogelijkheden tot inplanting van een voetbalstadion af te toetsen. Deze aanzet van ontwerp onderzoek in de startnota heeft nog niet tot doel om tot een definitief inrichtingsplan te komen, maar om een inschatting te maken van de ruimtelijke consequenties van de inpassing van een multifunctioneel stadion op de ruimere locatie.

Met de eerste aanzet voor het ontwerp van de site in kwestie, krijgen we meteen ook zicht op het aanvullend programma bij het stadion. Dit aanvullend programma is afhankelijk van de lokale context en dit zowel wat betreft beschikbare ruimte als wat betreft lokale factoren (omgeving, ontsluiting,...). Het doel van het aanvullend programma is tweërlei. Het moet er voor zorgen dat de ontwikkeling van het stadion een multifunctioneel geheel is met een stedelijke ambitie. En het dient een kernversterkende rol te spelen in het stedelijk gebied. Het aanvullend programma is ook noodzakelijk om de bouw van een voetbalstadion financieel haalbaar te maken. Hierdoor is de realisatie van het voetbalstadion onlosmakelijk verbonden aan de realisatie van een aanvullend programma.

Het ontwerp onderzoek en aanvullend programma zal gedurende het verdere verloop van het RUP en in aanloop naar de PPS voor de bouw van het stadion verder verfijnd worden.

### 5.5.1 Kop van Evolis

#### 5.5.1.1 Aanzet ontwerp onderzoek

Eind 2019 werd een masterplan voor een voetbalstadion op Kop van Evolis opgesteld door BRUT en B-architecten in opdracht van Leiedal. Het ontwerp onderzoek vertrekt vanuit volgende principes:

- De dreven van Evolis en de beekvallei vormen structurerende lijnen. Het stadion schrijft zich in binnen dit raster.
- De bestaande toegang van Evolis op de N8/N391 blijft de inkom voor alle gemotoriseerd verkeer.
- Langs de N8 komt een duurzaam knooppunt voor zacht verkeer en openbaar vervoer. Dit kan mogelijks worden ingericht als het regionale hoppinpunt voor Kortrijk-Oost. In het ontwerp onderzoek wordt voorgesteld om via een ongelijkvloerse verbinding (fiets- en voetgangerstunnel) het knooppunt te verbinden met het stadion.
- Het parkeren voor het stadion wordt grotendeels opgelost door de complementaire inzet van de bestaande parkeerstroken op Evolis en de Pluim.
- Op de site ontstaan naast het stadion nog bouwvelden voor een aanvullend programma (zie verderop).

Deze principes resulteerden in volgende inrichtingsschets.



Figuur 19: Inrichtingsschets voetbalstadion op Kop van Evolis (BRUT en B-architecten)

Bij de inplanting van een voetbalstadion dient rekening gehouden te worden met de lopende projecten:

- Het gewestelijk RUP K-R8 onderzoekt de mobiliteit in het zuiden van Kortrijk. In het voorbereidend mobiliteitsonderzoek werden mogelijke inrichtingsscenario's voor het verkeersknooppunt Kortrijk-Oost onderzocht. Dit onderzoek toont aan dat een ruime strook langs de E17 en ter hoogte van het op- en afrittencomplex Kortrijk-Oost niet op korte termijn inzetbaar is voor een voetbalstadion.

### 5.5.1.2 Aanvullend programma

Het stadion wordt ingeplant langs de N8. Door de voorgestelde inplanting en de structurerende lijnen van Evolis (dreven) ontstaan een aantal bouwvelden die ingericht kunnen worden met een aanvullend programma. Het gebied is voorzien voor stedelijke ontwikkelingen. Het geheel sluit het aan op het reeds ontwikkelde deel van het regionaal bedrijventerrein Evolis. Vanuit deze locatiespecifieke factoren, vanuit de mogelijke inplanting van het voetbalstadion en vanuit de beschikbare ruimte ontstaat volgend aanvullend programma (aanzet):

- De realisatie van een congreshotel langs de E17
- De Stapel op het bouwveld van het stadion: dit gebouw omvat een mix van ateliers, kantoren, leisure en een ondergeschikt aandeel retail en horeca i.f.v. het stadion. Binnen de Stapel wordt het parkeren voor het aanvullend programma (in dubbel gebruik met het stadion) geconcentreerd.
- Inkomgebouw voor Evolis zal worden bepaald door de nieuwe brandweerkazerne van Fluvia met eventueel bijkomend parkeergebouw of een andere ondersteunende functie voor Evolis.

In het kader van duurzaam en zuinig ruimtegebruik is het wenselijk om de mogelijkheid te onderzoeken om het aanvullend programma (deels) in de schil van het stadion onder te brengen.

## 5.5.2 Kapel ter Bede

### 5.5.2.1 Aanzet ontwerpend onderzoek

De site Kapel ter Bede heeft momenteel de bestemming 'wetenschapspark en gebied voor stedelijke activiteiten'. Bij de inplanting van een voetbalstadion dient rekening gehouden te worden met de lopende projecten:

- Het gewestelijk RUP K-R8 onderzoekt de mobiliteit in het zuiden van Kortrijk. In het voorbereidend mobiliteitsonderzoek werden mogelijke inrichtingsscenario's voor het verkeersknooppunt Kortrijk-Oost onderzocht. Dit onderzoek toont aan dat een ruime strook langs de E17 en ter hoogte van het op- en afrittencomplex Kortrijk-Oost niet op korte termijn inzetbaar is voor een voetbalstadion;
- Op basis van de onderzoeken in het complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk (KBK) dient het perceel gelegen tussen het Guldenspoorfietspad en het kanaal (de zone Littoral) ingezet te worden voor watergebonden bedrijvigheid en/of een zwaikom t.b.v. het kanaal.

De inplanting van het voetbalstadion dient dus te gebeuren in de resterende vrije ruimte tussen Kapel ter Bede, Luipaardstraat en E17. Bij de realisatie van het voetbalstadion op deze locatie dient een aanzienlijk volume van de bestaande Howest campus 'The Square' te verdwijnen.

Het parkeren voor het voetbalstadion met aanvullend programma kan op eigen terrein worden ingericht in vorm van een parkeertoren. Daarnaast biedt het zuidelijk gelegen bedrijventerrein Evolis mogelijkheden tot complementair gebruik van parkeergelegenheden tijdens voetbalmatches. Een verbinding tussen de site Kapel ter Bede en de bedrijfssite Evolis is aanwezig langsheen de Luipaardstraat en het Guldenspoorpad.



Figuur 20: Mogelijke inplanting van een voetbalstadion binnen locatie Kapel ter Bede

### 5.5.2.2 Aanzet aanvullend programma

De site heeft ondanks de te vrijwaren ruimte nog voldoende plaats om een eventueel aanvullend programma te voorzien. Hierbij kan de bestemming 'wetenschapspark en gebied voor stedelijke activiteiten' behouden blijven. Gelet op de locatie-specifieke factoren kan ook bedrijvigheid overwogen worden. De invulling is sterk afhankelijk van de ontsluitingsmogelijkheden, zowel voor de auto als voor fiets en openbaar vervoer.

## 5.5.3 Brugsesteenweg

### 5.5.3.1 Aanzet ontwerpend onderzoek

De site Brugsesteenweg is deels bebouwd (bedrijvencomplex). Het is gelegen binnen de R8 langsheen de Brugsesteenweg, een invalsweg tot de stadskern van Kortrijk. Het terrein is gelegen nabij de Ringshopping ten noorden en omliggende woonwijken.

Voor deze site wordt het RUP Mewaf opgemaakt. Het ontwerpend onderzoek voor het RUP KVK-stadion vertrekt van een integratie van het stadion binnen de geformuleerde visie van het RUP Mewaf.

Het voorzien van het voetbalstadion op deze locatie zal zijn implicaties hebben op dit planproces en het vooropgesteld projectprogramma. Bij de inplanting van het voetbalstadion kunnen twee mogelijkheden voorzien worden:

1. Behoud van de bedrijfsgebouwen;
2. Afbraak van de bestaande bedrijfsgebouwen.

#### 5.5.3.1.1 Scenario 1: behoud bedrijfsgebouwen

Dit scenario voorziet de inplanting van het voetbalstadion in het bouwrijpe binnengebied van het plangebied. Het stadion wordt ingepast binnen de omliggende bebouwde omgeving zonder het slopen van bestaande bebouwing.

De centrale groenzone, gedefinieerd binnen het RUP Mewaf, wordt zo omgevormd tot een groene gordel rondom het stadion. Het voorziene projectprogramma met woon-, KMO- en kantoorfunctie zal eveneens ingeperkt worden om een ruimtelijke inpassing van het stadion mogelijk te maken.

Het gemotoriseerd verkeer wordt zo veel mogelijk aan de randen van het plangebied opgevangen. Het parkeren wordt voorzien op eigen terrein in de vorm van een parkeertoren. Daarnaast zou een complementair gebruik van parkeervoorzieningen mogelijk zijn met het nabijgelegen Ringshopping terrein, indien een vlotte en leesbare wandelroute tussen beide wordt voorzien.





Figuur 21: Scenario 1 voor locatie Brugsesteenweg

#### 5.5.3.1.2 Scenario 2: afbraak bedrijfsgebouwen

Dit scenario voorziet een afbraak van de bestaande bedrijfsgebouwen in het noorden van de projectlocatie. Zo wordt de bestaande ruimte-inname hergebruikt voor het voetbalstadion. Het binnengebied wordt vervolgens ingenomen door de voorziene functiemix binnen het RUP Mewaf. Het centrale groengebied wordt vervangen door onderling verbonden groenpockets in het project. Ook hier zal het voorziene projectprogramma met woon-, KMO- en kantoorfunctie eveneens ingeperkt worden om een ruimtelijke inpassing van het stadion mogelijk te maken.

Het parkeren wordt ook in dit scenario op eigen terrein voorzien en dit onder het stadion. Complementair gebruik van de parkeervoorzieningen op het Ringshopping terrein is ook hier mogelijk.



Figuur 22: Scenario 2 voor locatie Brugsesteenweg

### 5.5.3.2 Aanzet aanvullend programma

Het aanvullend programma komt voort uit het ontwerp onderzoek van het RUP Mewaf en voorziet op heden een functionele mix van:

- Kantoren;
- Bedrijvigheid (KMO-functie);
- Wonen.

De site wordt ingericht als een woon-werklocatie waarbij de werk- en woonfunctie maximaal wordt verweven. Het voetbalstadion kan hier een recreatieve functie aan toevoegen, dit echter met selectief gebruik (matchdagen). Het terrein laat niet toe om naast het voetbalstadion een commercieel programma in te richten waardoor een aanvulling met handel en diensten niet mogelijk is.

## 5.5.4 Weggevoerdenlaan

### 5.5.4.1 Aanzet ontwerp onderzoek

In 2020 werd een masterplan opgemaakt voor de site Weggevoerdenlaan door het studiebureau Omgeving en UAU. Hierin krijgt de toekomstige Weggevoerdenlaan een invulling met een mix van wonen, werken en voorzieningen.

Het toekomstig programma voorziet een veelheid aan functies binnen een doorwaadbare publieke ruimte. Hierbij wordt zowel een residentiële functie, kantoren, diensten, retail, onderwijs en KMO-functie voorzien.



Figuur 23: Masterplan Weggevoerdenlaan

De inpassing van het voetbalstadion binnen dit toekomstig project langsheen de Weggevoerdenlaan heeft zijn implicaties op het vooropgestelde projectprogramma. Zo wordt een deel van de publieke ruimte en aangeboden functies gesupprimeerd t.b.v. het stadion met omliggende infrastructuur. Het betekent ook dat één van de fundamenteën voor de herontwikkeling van dit nieuwe stadsdeel – *slow urbanism* – moet verlaten worden om plaats te maken voor eerder klassieke stadsontwikkeling.

Het parkeren wordt maximaal op eigen terrein voorzien waarbij complementair gebruik van parkeervoorzieningen mogelijk is met het aangrenzend winkelcomplex Pottelberg aan de Engelse wandeling. Door dubbelgebruik van de nabijgelegen parking en het voorzien van bijkomende parkeeraanbod op de site, kan de parkeervraag tijdens voetbalwedstrijden mee opgevangen worden.



Figuur 24: Masterplan Weggevoerdenlaan met integratie voetbalstadion

#### 5.5.4.2 Aanzet aanvullend programma

Het masterplan voor de site Weggevoerdenlaan bestaat, zoals eerder vermeld, uit een verweving van verschillende stedelijke functies. Bij de realisatie van het voetbalstadion op deze site dient het projectprogramma cfr. het masterplan ingeperkt te worden. De site heeft hierdoor een kleiner aandeel wonen en werken, maar krijgt een bijkomende recreatieve functie in de vorm van het voetbalstadion. De impact van een stadion op de mogelijkheden voor de rest van de site is erg groot.

### 5.5.5 Site Xpo en omgeving

#### 5.5.5.1 Aanzet ontwerp onderzoek

De site maakt deel uit van Hoog Kortrijk. Binnen Hoog Kortrijk worden hoogwaardige stedelijke en regionale functies geconcentreerd. Het gaat hierbij o.a. om bedrijvigheid, kantoren, leisure en onderwijsinstellingen. Het locatiealternatief omvat de sites Xpo en Syntra west. Hiervoor worden twee scenario's vooropgesteld.

##### 5.5.5.1.1 Scenario 1: stadion op Xpo-site

Dit scenario gaat uit van een site waarop een voetbalstadion gecombineerd wordt met beursinfrastructuur. Het ontwerp onderzoek voor de site loopt nog en moet bepalen hoe die

combinatie optimaal gemaakt kan worden. De tussentijdse conclusies van het ontwerpend onderzoek zijn:

- Hal 6, de XXL-zaal, het meeting center en het VRT-gebouw verdwijnen. Daar is de bouw van een voetbalstadion met 12.000 plaatsen ruimtelijk mogelijk.
- Nieuwe publieke ruimte versterkt de noord-zuidas en het bouwprogramma langs Kennedylaan vult de fronten van Kinopolis en het Xpo-kantoorgebouw verder aan om een stedelijke as te ontwikkelen en de potenties van onder meer het openbaar vervoer optimaal te benutten.
- Dat stadion heeft een stedelijk front aan de zijde van de Doorniksesteenweg en aan de zijde van een nieuw aan te leggen plein om zo de noord-zuidas op te laden met nieuwe functies aansluitend bij de geplande hoofdhaltte voor de trambusverbinding tussen het station en Hoog Kortrijk.
- De bestaande 'rambla' die de bestaande Xpo-hallen onderling verbindt, wordt aangepast en substantieel verruimd en verzorgt de integratie van stadion en halleninfrastructuur.
- Om de strategische positie van de beursinfrastructuur te waarborgen wordt het concept van de 'slimme vloer' (waar tijdelijke hallen kunnen opgezet worden) overgenomen voor de ruimte tussen hallen 4 en 5 en Kinopolis.
- De parkeeroplossing bestaat uit een nog te dimensioneren parking onder het stadion, onder en op de flexibele vloer tussen hallen 4, 5 en Kinopolis, een opwaardering van de P&R en uit gedeeld gebruik van grootschalige parkeerinfrastructuur op Hoog Kortrijk.

Het ontwerpend onderzoek krijgt verder vorm in overleg met de voornaamste stakeholders. De stad voert een financiële haalbaarheidsanalyse uit en brengt de mobiliteitseffecten en parkeerbehoefte in kaart.

#### 5.5.5.1.2 Scenario 2: stadion op locatie P&R

Dit scenario voorziet de inplanting van het voetbalstadion op de huidige terreinen van AWV en de Park & Ride. Hierbij wordt Kortrijk Xpo integraal behouden, ook al wil de stad ook in dit scenario de ontwikkelingsmogelijkheden op de site verder onderzoeken in het licht van de aflopende concessieovereenkomst van bv Kortrijk Xpo.

Het innemen van de terreinen van AWV en de wegpolitie in dit scenario impliceert dat er zich een herlokalisatie opdringt voor de federale wegpolitie, en dit idealiter langsheen het hoofdwegennet (autosnelweg). De site Evolis biedt zich in deze situatie aan als potentiële locatie voor de herlokalisatie van de federale wegpolitie.

#### 5.5.5.2 Aanzet aanvullend programma

Beide scenario's bieden verschillende inrichtingsmogelijkheden voor de locatie. De aanvullende functies zijn grotendeels dezelfde. Zo wordt een projectprogramma voorzien met als hoofdcomponenten het voetbalstadion en de te behouden expofunctie op de site. Het terrein wordt bijkomend opgeladen door aanvullende functies zoals een functiemix van stedelijke en woonondersteunende functies om de Doorniksesteenweg en President Kennedylaan hoogwaardig op te laden.

De brandweersite aan de overzijde van de E17 vormt ook onderdeel van deze projectsite, maar wordt niet afzonderlijk aangeduid en programmatorisch ingevuld. Deze wordt conceptueel meegenomen in het RUP KVK-stadion om een toekomstige herontwikkeling van de site toe te laten welke in functie zal staan van het opladen van de Doornikse Steenweg als HOV-as en stedelijke boulevard.

De huidige terreinen van Kinopolis worden meegenomen als onderdeel van het breder verhaal van de projectsite. Een specifieke invulling wordt hierin nog niet vastgelegd.

## 5.6 MULTICRITERIA-ANALYSE

In de eerste stap in het onderzoek naar de milieueffecten wordt een multicriteria-analyse uitgevoerd (zie bijlage 3). Een multicriteria-analyse (MCA) is een vergelijkingsmethode die een overzichtelijke rangschikking van alternatieven tot stand brengt. Dit gebeurt door gewichten toe te kennen aan kwantitatieve en kwalitatieve beoordelingscriteria van bepaalde selectie-alternatieven.

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

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

### 5.6.1 Methodiek

De MCA bestaat uit vijf stappen, waarvan de eerste drie grotendeels parallel worden uitgevoerd:

- Beoordeling op vlak van mens – mobiliteit;
- Beoordeling van ruimtelijke milieueffecten (disciplines biodiversiteit, landschap en erfgoed, ruimtelijke aspecten en gezondheid met geluid en verkeersleefbaarheid);
- Beoordeling van programmatorische criteria (planningscontext, beschikbaarheid van de gronden, vergunningstrajecten, faseerbaarheid, kostprijs, draagvlak) en strategische beleidscriteria (bijdrage tot de realisatie van doelstellingen in de ruimtelijke beleidsvisies en/of -plannen van de verschillende overheden).
- Trechtering tot de redelijke alternatieven
- Toetsing redelijke alternatieven met ontwikkelingsscenario's

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

De andere milieueffecten worden beoordeeld op basis van de nieuwe infrastructuur rechtstreeks gekoppeld aan het voetbalstadionprogramma, dus exclusief toekomstige aanpassingen aan de bestaande infrastructuur ten gevolge van het volledige ontwikkelingsprogramma van de ontwikkelingsscenario's.

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

## 5.6.2 Resultaten

De verschillende milieucriteria werden afgetoetst voor alle locatiealternatieven. De mogelijke projectlocaties worden op die manier met elkaar vergeleken. De potenties en eventuele bottlenecks van de verschillende sites worden zo blootgelegd.

### Milieucriteria

Voor de discipline mobiliteit worden criteria voor de verschillende vervoersmodi afgetoetst voor ieder locatiealternatief. Hierbij worden volgende afwegingen bekomen:

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

Figuur 25: Beoordeling van locatie-alternatieven o.b.v. mobiliteit (Bron: M-Tech - MCA, p. 41)

Volgende locatie-alternatieven scoren het best op vlak van mobiliteit:

1. Site Xpo + P&R (15);
2. Kop van Evolis (13);
3. Weggevoerdenlaan (12).

De Brugsesteenweg en de site Kapel ter Bede scoren beduidend slechter op het vlak van mobiliteit. Deze aannahme met bijhorende problematiek betreffende de ontsluiting kwam voor de sites reeds aan bod bij het ontwerpelijk onderzoek en wordt in de MCA dus bevestigd.

Voor de andere milieucriteria wordt eenzelfde toetsing uitgevoerd. De disciplines 'biodiversiteit', 'landschap/erfgoed' en 'mens-ruimte' worden voor alle potentiële projectsites tegenover elkaar gezet. Volgende resultaten worden bekomen:

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

Figuur 26: Beoordeling van locatie-alternatieven o.b.v. biodiversiteit, landschap/erfgoed en mens-ruimte  
(Bron: M-Tech – MCA, p. 55)

We zien de locaties 'Kapel ter Bede' en 'Brugsesteenweg' over het algemeen slecht scoren op deze milieucriteria. Voor 'Kapel ter Bede' wordt op alle milieucriteria een negatieve score gegeven. Voor 'Brugsesteenweg' wordt op vlak van 'mens-ruimte' en 'mens-gezondheid' slecht gescoord. Op vlak van 'biodiversiteit' en 'landschap/erfgoed' zien we hier geen negatieve invloeden.

De site 'Kop van Evolis' en site 'Xpo en omgeving' krijgen voor deze milieucriteria de beste score van alle locatiealternatieven. De site 'Kop van Evolis' kent een desondanks een negatieve score voor 'biodiversiteit' en 'mens-gezondheid'. De site 'Xpo en omgeving' krijgt een negatieve score voor 'landschap en erfgoed' en 'mens-gezondheid'.



Programmatorische criteria

Onderstaand wordt voor elk van de locatiealternatieven afgetoetst indien de planologische context (bestemmingscontext) een voetbalstadion met aanvullend programma toelaat.

	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?
KOP VAN EVOLIS	<b>Deels:</b> de kop is bestemd voor stedelijke activiteiten volgens het afbakeningsRUP en de rest van de site als industriegebied volgens het gewestplan.	<b>Ja:</b> GRS voorziet de realisatie van regionaal bedrijventerrein in combinatie met stedelijke functies op de kop die niet thuishoren in de binnenstad.	<b>Ja:</b> GRUP K-R8 selecteert de kop als verdichtingslocatie voor een programma van grootschalige stedelijke functies met een regionale dimensie, zoals in dit geval de stadionontwikkeling (ontwikkelingsscenario).	<b>Ja:</b> mits er rekening gehouden wordt met de ruimte-innames voor de optimalisatie van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost.	<b>Ja:</b> de gronden zijn in eigendom van intercommunale Leiedal en worden momenteel bevroren van ontwikkeling met het oog op de stadionontwikkeling.
KAPEL TER BEDE	<b>Ja:</b> bestemd als gebied voor wetenschapspark (onderzoek en bedrijvigheid) volgens het afbakeningsRUP. Ondergeschikt zijn ook stedelijke activiteiten (van regionaal belang) mogelijk. Belangrijke randvoorwaarde is integratie van de bestaande landschappelijke kwaliteiten. De ontsluitingsmogelijkheden die in het afbakeningsRUP voor gemotoriseerd verkeer voorzien zijn, worden op vandaag echter		<b>Ja:</b> GRUP K-R8 selecteert de site als ontwikkelingszone, waarbij delen gevrijwaard worden voor de verbindende groenstructuur en sterk verkeersgenererende functies, in tegenstelling tot het afbakingsRUP, niet langer de voorkeur genieten omwille van de ondermaatse ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer.	<b>Minder:</b> hoewel K-R8 voorlopig de mogelijkheden voor een voetbalstadion openlaat als ontwikkelingsmogelijkheden af te stemmen met toekomstige ontsluitingsinfrastructuur die op haar beurt voorwerp is van verder onderzoek binnen KBK. Bovendien zijn de ruimteclaims voor de optimalisatie van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost, alsmede de vrijwaringszones voor groen dermate groot, dat er net voldoende plaats rest voor het maximumprogramma.	<b>Nee:</b> infrastructuurwerken zijn hoe dan ook nodig voor een vlotte en veilige ontsluiting voor autoverkeer, maar deze moeten bekeken worden met de ontwikkelingen binnen KBK waardoor men zich afhankelijk van dit lopende planproces. Bovendien zijn de gronden in privébezit en strookt de stadionontwikkeling niet met de plannen van de eigenaar, zodat de beschikbaarheid van de gronden geen evidentie is.

	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?
	gecompromiteerd door het complex project KBK.		<b>Ja:</b> complex project KBK voert onderzoek naar watergebonden bedrijvigheid ter hoogte van Littoral-site (Kanaalzone), vlak ten noorden van de site KTB.	<b>Onduidelijk:</b> de ontsluiting van KTB moet dan gecombineerd worden met de watergebonden activiteiten/overslag en/of zwaikom langs het Kanaal.	
XPO	<b>Ja:</b> de Xpo-site zelf is bestemd voor grootschalige gebouwen in functie van tentoonstellingen, beurzen, evenementen... op grond van het BPA Europark. De omgeving (brandweersite, P&R, Syntra West) is bestemd voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen op grond van het gewestplan.		<b>Ja:</b> GRUP K-R8 selecteert de Xpo-site en haar omgeving als verdichtingslocatie voor een programma van grootschalige stedelijke functies met een regionale dimensie, zoals in dit geval een voetbalstadion (ontwikkelingsscenario).	<b>Ja:</b> mits er rekening gehouden wordt met de ruimte-innames voor de optimalisatie van het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid.	<b>Ja:</b> De Xpo-site is door de stad in erfpacht gegeven aan nv Xom die er op haar beurt een concessie voor verleende aan bv Kortrijk Xpo tot 2025. Pas in 2025 komt de site dus in aanmerking voor een nieuwe concessie en een aangepaste invulling. Die timing benadert de ambitie van de stad voldoende om het qua timing als haalbaar te beschouwen.
WEGGEVOERDENLAAN	<b>Nee:</b> de site is hoofdzakelijk bestemd als industriegebied volgens het gewestplan.	<b>Ja:</b> GRS voorziet mogelijkheid tot evaluatie van de zones voor milieubelastende industrieën. Bereikbaarheid en schaal zijn belangrijke afwegingscriteria voor nieuwe bestemmingen. De site is goed multimodaal bereikbaar, maar optimalisatie van de weginfrastructuur is wel noodzakelijk.	<b>Ja:</b> in het kader van voormelde evaluatie heeft de stad een RUP opgestart voor de reconversie van de bedrijfsgebouwen naar een multifunctioneel stadsdeel met focus op bedrijvigheid, werken, leren en leven (als alternatief voor greenfield-ontwikkeling en met het oog op meervoudig ruimtegebruik).	<b>Nee:</b> de stadionontwikkeling kan enkel wanneer grote delen van het beoogde programma worden gewijzigd. Aangezien de stad Kortrijk zelf als plannende overheid deze herontwikkeling is gestart, is deze site vanuit beleidsmatig oogpunt niet langer wenselijk voor de stadionontwikkeling.	<b>Nee:</b> de gronden zijn eigendom van Van Marcke en in het kader van de herontwikkeling zijn de onderhandelingen al ver gevorderd. Bovendien is er voor de site al heel wat ontwerp onderzoek verricht. De wijziging hiervan voor het voetbalstadion ligt dan ook zeer moeilijk.

	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?
BRUGSESTEENWEG	<b>Nee:</b> de site is hoofdzakelijk bestemd als industriegebied volgens het gewestplan.	<b>Ja:</b> GRS voorziet mogelijkheid tot evaluatie van de zones voor milieubelastende industrieën. Bereikbaarheid en schaal zijn belangrijke afwegingscriteria voor nieuwe bestemmingen.  De site is goed multimodaal bereikbaar. Optimalisatie van de weginfrastructuur is wel absoluut noodzakelijk, maar zelfs dan is de draagkracht van de omgeving zeer twijfelachtig.	<b>Ja:</b> in het kader van voormelde evaluatie heeft de stad een RUP opgestart voor de reconversie van de site naar een KMO-zone, met randafwerking wonen naar de omliggende woonwijken en ruimte voor water en groen (als alternatief voor greenfield-ontwikkeling en met het oog op meervoudig ruimtegebruik)..	<b>Nee:</b> de stadionontwikkeling kan enkel wanneer grote delen van het beoogde programma worden gewijzigd.  Aangezien de stad Kortrijk zelf als plannende overheid deze herontwikkeling is gestart, is deze site vanuit beleidsmatig oogpunt niet langer wenselijk voor de stadionontwikkeling.	<b>Nee:</b> de eigendomsstructuur is erg versnipperd en in het kader van de herontwikkeling is een samenwerkingsovereenkomst opgestart. Bovendien is er voor de site al heel wat ontwerp onderzoek verricht. De wijziging hiervan voor het voetbalstadion ligt dan ook zeer moeilijk.  De stadionontwikkeling vergt daarnaast nog de verwerving van een aantal woningen.

Figuur 27: Huidige en toekomstige bestemmingscontext locatiealternatieven (Bron: M-Tech – MCA, p. 63-64)

Als besluit kunnen we stellen dat de site **Kapel ter Bede minder wenselijk** is voor de stadionontwikkeling vanwege planprocessen op gewestelijk niveau (GRUP K-R8, Complex project KBK), en daarna de sites **Weggevoerdenlaan en Brugsesteenweg absoluut niet wenselijk** zijn vanwege planprocessen op lokaal niveau (Masterplan Weggevoerdenlaan, RUP Mewaf). 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.

### Trechtering tot de redelijke alternatieven

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

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

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

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

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

- Kop van Evolis
- Xpo + P&R

### Redelijke alternatieven t.a.v. ontwikkelingsscenario's

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

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

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

## 5.7 PLANALTERNATIEVEN

Onder planalternatieven wordt verstaan welke alternatieven er binnen het planproces worden gezien op vlak van locatie en programmatorische invulling. De locatie-alternatieven hebben betrekking op mogelijke varianten betreffende de ontwikkelingslocatie. De programma-alternatieven worden doorheen het planproces verder geanalyseerd en aangevuld, afhankelijk van de haalbaarheid van het voetbalstadion en de maatschappelijke noden en wensen. De inrichtingsalternatieven zijn afhankelijk van de potenties en bottlenecks die de verschillende locatie-alternatieven bezitten. Dit zal ook doorheen het planproces verder verduidelijkt worden.

### 5.7.1 Nulalternatief

Het nul-alternatief gaat uit van het scenario dat geen planproces wordt doorlopen. Als gevolg van de huidige situatie, zoals duidelijk geschetst in onderdeel 5.2, krijgt KV Kortrijk geen mogelijkheid om een nieuw performant stadion op te richten. Zoals eerder bleek is een herlokalisatie van het voetbalstadion noodzakelijk om concurrentieel te blijven binnen de Jupiler Pro League en hierbij het voortbestaan van KV Kortrijk op de lange termijn te garanderen. Zonder planproces (RUP) is een herlokalisatie en dus een duurzame bedrijfsvoering voor de club onmogelijk.

Als 'bijkomend nul-alternatief' zou men kunnen stellen dat een renovatie van het voetbalstadion mogelijk is op de huidige locatie. Echter is gebleken uit onderdeel 5.2 dat de bestaande locatie een onvoldoende kwalitatieve ontsluiting en ontoereikende dimensionering kent om een vernieuwd voetbalstadion op de locatie te voorzien. Daarnaast blijkt een aanvullend programma cruciaal om de financiële haalbaarheid van een nieuw voetbalstadion te verzekeren, een dergelijk aanvullend programma is op de huidige locatie onmogelijk te implementeren.

In artikel 4.2.8, §1, 5°, b) van het DABM wordt gesteld dat een plan-MER tenminste "de relevante aspecten van de bestaande situatie van het milieu en de mogelijke ontwikkeling ervan als het plan of programma niet wordt uitgevoerd" moet bevatten.

In het richtlijnenboek 'Algemene methodologische en procedurele aspecten' wordt de referentiesituatie als volgt gedefinieerd: *"De referentiesituatie is de toestand van het milieu die als vergelijkingsbasis dient voor het beschrijven en beoordelen van de impact van een plan of project. De referentiesituatie is dus de toestand van de omgeving in het referentiejaar in afwezigheid van het plan of project."*

Een beschrijving van de bestaande situatie, en de mogelijke ontwikkeling ervan, als het planvoornemen niet wordt uitgevoerd, zal opgenomen worden in de plan-MER. Deze beschrijving zal dienen als referentiesituatie voor de vergelijking met de redelijke alternatieven en de beoordeling van de mogelijk te verwachten milieueffecten. Het is bijgevolg niet noodzakelijk om het nulalternatief als een afzonderlijk alternatief te beoordelen.

### 5.7.2 Locatiealternatieven

Binnen het RUP worden verschillende locatie-alternatieven aangehaald voor de herlokalisatie en ontwikkeling van het nieuwe voetbalstadion van KV Kortrijk. Het projectprogramma voor ieder locatie-alternatief werd afgetoetst aan de potenties en beperkingen van elke locatie. De locaties, met bijhorend projectprogramma, werden vervolgens met elkaar vergeleken en geëvalueerd (zie MCA, onderdeel 5.6). Na uitvoeren van de multicriteria-analyse worden de plausibele locatiealternatieven weerhouden. De niet weerhouden locaties worden steeds uitgesloten op basis van een harde voorwaarde waaraan niet wordt voldaan zoals ontoereikende ruimtelijke kenmerken van de locatie, beperkte ontsluitingsmogelijkheden, interferentie met vergevorderde planprocessen, etc.

Enkel de redelijke / kansrijke locatie-alternatieven werden weerhouden voor een verdere analyse in het verder verloop van het planproces. Op basis van de MCA zijn dit de volgende locaties: de site Kop van Evolis en de site Kortrijk Xpo en omgeving.

### 5.7.3 Programma-alternatieven

Programma-alternatieven zullen doorheen het planproces verder uitgediept worden. Ieder locatie-alternatief bezit potenties en beperkingen waarmee rekening gehouden wordt bij het opstellen van een mogelijk projectprogramma. Doorheen het planproces zal duidelijk worden welke beperkingen dwingend zijn voor het programma en welke potenties maximaal kunnen worden benut.

### 5.7.4 Inrichtingsalternatieven

De mogelijkheden naar inrichting worden in de voorliggende startnota beperkt aangehaald. In het onderdeel 5.4 wordt een eerste aanzet tot ontwerpend onderzoek meegegeven. Deze eerste aanzet van ontwerpend onderzoek heeft als doel de mogelijkheden tot inplanting van een voetbalstadion af te toetsten. Het is geenszins de bedoeling om tot een definitief inrichtingsplan te komen in de startnota. In het vervolg van het planningsproces zullen diverse mogelijkheden naar inrichting op basis van ontwerpend onderzoek verder onderzocht worden.

## 5.8 RUIMTELIJK VEILIGHEIDSRAPPORT-TOETS (RVR-TOETS)

Bij het opstellen van een RUP dient nagegaan te worden of de geplande ruimtelijke ontwikkelingen een invloed hebben op de risico's en mogelijke gevolgen van een zwaar ongeval in een Seveso-inrichting, enerzijds omwille van de ligging van het plangebied, anderzijds omwille van de geplande ontwikkelingen in het plangebied. De controle gebeurt op basis van de RVR-toets, een internettoepassing ontwikkeld door de dienst Veiligheidsrapportage.

Uit de RVR-toets blijkt dat er zich één of meerdere bestaande Seveso-inrichtingen in of nabij het plangebied bevinden. Met deze reden dient het (voor)ontwerp RUP voorgelegd te worden aan het Team Externe Veiligheid om te laten bepalen of er al dan niet een RVR moet worden opgesteld.

Plannenbundel p. 172-176: Plangebied met Seveso-inrichtingen

# 6. VOORSTEL METHODIEK PLAN-MER

---

## 6.1 DOEL EN REIKWIJDTE

In het plan-MER worden de potentiële milieugevolgen van het voorgenomen plan op een objectieve en wetenschappelijke manier beschreven en beoordeeld, zodat schadelijke milieueffecten al in een vroeg stadium van de besluitvorming kunnen worden ingeschat en aangepakt.

Een plan-MER is een beslissingsondersteunend instrument, geen beslissingsnemend instrument. De beslissing die genomen wordt door de bevoegde overheid betreffende het al dan niet toelaten of vaststellen van een RUP dat onderworpen is aan de plan-MER-plicht, houdt ook rekening met andere factoren waaronder sociale, economische en technische belangen, alsook hetgeen voortspuit uit de adviesronde en de publieke raadpleging.

Een plan-MER moet volgens het DABM<sup>2</sup> "een beschrijving en onderbouwde beoordeling van de mogelijke aanzienlijke milieueffecten van het plan of programma en van de onderzochte redelijke alternatieven op of inzake, in voorkomend geval, de gezondheid en veiligheid van de mens, de ruimtelijke ordening, de biodiversiteit, de fauna en flora, de energie- en grondstoffenvoorraden, de bodem, het water, de atmosfeer, de klimatologische factoren, het geluid, het licht, de stoffelijke goederen, het cultureel erfgoed met inbegrip van het architectonisch en archeologisch erfgoed, het landschap, de mobiliteit, en de samenhang tussen de genoemde factoren; ..." bevatten. Dit is gebaseerd op de Europese Richtlijn 2001/42/EG, namelijk "... een milieurapport opgesteld waarin de mogelijke aanzienlijke milieueffecten van de uitvoering van het plan of programma alsmede van redelijke alternatieven, die rekening houden met het doel en de geografische werkingssfeer van het plan of programma, worden bepaald, beschreven en beoordeeld." In deze Richtlijn wordt in artikel 5 ook aangegeven dat "het opgestelde milieurapport de informatie bevat die redelijkerwijs mag worden vereist, gelet op de stand van kennis en beoordelingsmethoden, de inhoud en het detailleringsniveau van het plan of programma, de fase van het besluitvormingsproces waarin het zich bevindt en de mate waarin bepaalde aspecten beter op andere niveaus van dat proces kunnen worden beoordeeld, teneinde overlappende beoordelingen te vermijden."

De inhoud van de plan-MER moet in casu afgestemd worden op de inhoud en het detailleringsniveau van het voorgenomen plan. De focus ligt op de mogelijk aanzienlijke effecten (en dus ook de noodzakelijke milderende maatregelen die hiervoor moeten genomen worden).

De afbakening van de diepgang van het onderzoek in de plan-MER t.a.v. het verder/later onderzoek op projectniveau is een belangrijke opgave. Het bestaat erin om alle relevante, maar ook énkél de relevante effecten en alternatieven af te bakenen i.f.v. het onderzoek. Op het planniveau is het ontwerp van een project zelden volledig gekend en zijn de uitvoeringsdetails van een project nog minder goed gekend. De diepgang op planniveau moet toereikend genoeg zijn om op projectniveau niet te worden geconfronteerd met onvoorzien grote en op het projectniveau onvoldoende te milderen effecten.

De effecten die uit het milieueffectenonderzoek op projectniveau naar voor komen, mogen in casu niet van die aard zijn dat ze geleid zouden hebben tot een aanpassing of andere besluitvorming op

---

<sup>2</sup> Decreet Algemeen Milieubeleid, 5 april 1995 en latere wijzigingen.

planniveau indien ze in het milieueffectenonderzoek op planniveau reeds gekend geweest zouden zijn.

Daarom wordt in het milieueffectenonderzoek op planniveau gewerkt met specifiek gekozen aannames over het mogelijke latere project. Dit wordt gedaan i.f.v. een realistisch worst case effectenonderzoek. De motivering omtrent de aannames wordt opgenomen in de scopinganalyse in de startnota en/of de plan-MER. Het milieueffectenonderzoek op planniveau is duidelijk verschillend van het milieueffectenonderzoek op projectniveau; dit enerzijds om (teveel) overlap met het milieueffectenonderzoek op projectniveau te vermijden, en anderzijds om voldoende mogelijkheden naar uitvoering en optimalisaties (die pas gekend zijn bij de detailuitwerking van een project) te behouden.

Vermits het een planniveau betreft waarvoor een gebiedsgerichte milieueffectenonderzoek noodzakelijk is, zijn de op projectniveau gebruikelijke methodes toepasbaar, mits vereenvoudiging en het gebruiken van aannames aangezien veel gegevens nog onbekend zijn (bv. invulling aanvullend programma en ontwerp van de infrastructuur).

- Op planniveau wordt in de eerste plaats gefocust op de milieueffecten die optreden tijdens het 'functioneren' van de nieuwe planologische bestemmingen. De milieueffecten ten gevolge van werkzaamheden in de aanlegfase worden slechts in aanmerking genomen indien er kans is op permanente effecten (bv. verdroging natuurwaarden ten gevolge van langdurige bemaling);
- De tijdelijke hinder die bijna steeds gepaard gaat met de aanlegfase (werfverkeer, geluidshinder) wordt vermeld als aandachtspunt, maar dit zijn geen bepalende milieueffecten voor de globale beoordeling van het plan;
- Van bepaalde milieueffecten wordt verondersteld dat deze bij de uitvoering van het project gemilderd of geremedieerd worden conform de bestaande milieuwetgeving. Dit is bv. het geval voor verplichtingen in het kader van de gewestelijke hemelwaterverordening en voor de wetgeving inzake het voorkomen van bodem- en waterverontreiniging door grondverzet, lozingen van afvalwaters... (cf. VLAREBO en VLAREM). Hetzelfde geldt voor het voorkomen van verontreinigingen ten gevolge van calamiteiten tijdens de exploitatiefase.

Er zal een beeld gevormd worden van de draagkracht van de omgeving en nagegaan in hoeverre vanuit deze draagkracht specifieke functies al dan niet tot de ontwikkelingsmogelijkheden horen of in hoeverre bepaalde beperkingen opgelegd moeten worden (milderende maatregelen vertaald in grafisch plan en/of stedenbouwkundige voorschriften en/of via bijkomende instrumenten gekoppeld aan het RUP<sup>3</sup>).

## 6.2 ALGEMENE METHODOLOGIE

### **Te beschouwen disciplines**

In het plan-MER zullen de volgende MER-disciplines aan bod:

- Mens – mobiliteit;
  - Geluid en trillingen;
  - Lucht;
  - Bodem en grondwater;
  - Waterhuishouding en oppervlaktewater;
  - Biodiversiteit;
- 

<sup>3</sup> Cfr. artikel 2.2.5 VCRO



- Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie;
- Mens – ruimtelijke aspecten;
- Mens – gezondheid;
- Klimaat.

Al deze disciplines zullen door een erkend MER-deskundige worden behandeld. De discipline mens – mobiliteit komt als eerste aan bod, aangezien verkeer centraal staat ten aanzien van de geplande activiteiten, en er vanuit deze discipline input geleverd moet worden naar de disciplines geluid, lucht, mens – ruimtelijke aspecten en mens – gezondheid.

### **Afbakening van het studiegebied**

Het studiegebied wordt globaal gedefinieerd als het plangebied met daarbij het invloedsgebied van de effecten. De afbakening van het studiegebied is afhankelijk van het invloedsgebied van de afzonderlijke ingrepen en activiteiten en de milieukarakteristieken van het gebied. In principe wordt voor elke discipline een eigen afbakening van het studiegebied gemaakt. Maar voor heel wat (deel)disciplines beperkt het studiegebied zich tot het plangebied en haar directe omgeving.

Voor het aspect mens – mobiliteit, en voor de daarvan afgeleide effecten qua geluid en lucht, is het studiegebied veel ruimer. Het omvat alle wegen waar significante wijzigingen in verkeersintensiteit (kunnen) optreden ten gevolge van het plan.

Ook voor de effectgroepen perceptieve kenmerken (landschap) en beeld- en belevingswaarde (mens – ruimtelijke aspecten) is de invloedssfeer van het plan ruimer: het omvat het hele gebied waarin een significante visuele impact verwacht kan worden.

### **Referentiesituatie**

Dit is de toestand van het studiegebied waarnaar gerefereerd wordt in functie van de effectbeoordeling. Als er een verschil is tussen de juridische bestemming van het studiegebied en de feitelijke (vergunde of vergund geachte) invulling ervan op terrein, wordt er verder doorgaans ook gewerkt met twee referentiesituaties: een **feitelijke referentiesituatie** gebaseerd op de feitelijke situatie op het terrein en een **juridische referentiesituatie** gebaseerd op de mogelijkheden van het terrein volgens de geldende planologische bestemming.

Gezien het planniveau (planologische herbestemming) moet er in eerste instantie nadruk gelegd worden op de juridische referentie. Waar de feitelijke toestand verschilt van de juridische en een kwetsbaardere toestand inhoudt, zal die eveneens gebruikt worden als een tweede referentiesituatie.

Voor de beschrijving van de feitelijke referentiesituatie wordt uitgegaan van de huidige situatie, waarbij een evaluatie zal gebeuren in welke zin de huidige situatie kan veranderen t.a.v. het referentiejaar 2030.

- Voor de ruimtelijke disciplines (bodem, water, landschap, mens – ruimtelijke aspecten en klimaat) geldt in veel gevallen de bestaande toestand als referentiesituatie;
- Voor de discipline mens – mobiliteit en de mobiliteitsgerelateerde disciplines geluid en lucht, alsook voor de receptordisciplines mens – gezondheid en biodiversiteit, die grotendeels gebaseerd zijn op de input van de disciplines geluid en lucht, geldt als referentiesituatie het referentiejaar 2030 voor de verkeersprognoses zoals doorgerekend in het stedelijk verkeersmodel van Kortrijk (zie ook discipline mens – mobiliteit).

In het plan-MER en in de eindthese worden de voor- en nadelen van het plan ten opzichte van de referentiesituatie(s) besproken onder de vorm van een beschrijving en een cijfermatige beoordeling.

### **Geplande situatie en beoordeling effecten**

De geplande situatie is de toestand van het studiegebied na de uitvoering van het plan, en dit zonder rekening te houden met eventuele milderende maatregelen. De beoordeling van de effecten gebeurt

op basis van een expertenoordeel en is, waar mogelijk gebaseerd op cijfermatige gegevens. De methodologie die bij deze beoordeling wordt toegepast is per discipline verschillend. Elke discipline geeft aan welke effectgroepen beschreven en beoordeeld worden en hoe dat gebeurt.

Om een overzicht te krijgen van het belang van de verschillende effecten wordt voor elk effect de volgende indelingswijze/scoretoekenning gehanteerd:

Aanzienlijk negatief (-3)	Aanzienlijk positief (+3)
Matig negatief (-2)	Matig positief (+2)
Beperkt negatief (-1)	Beperkt positief (+1)
Verwaarloosbaar effect (0)	

### Ontwikkelingsscenario's

Een *autonome ontwikkeling* is een ontwikkeling of evolutie die spontaan plaatsvindt. Het is de ontwikkeling die het studiegebied doormaakt zonder gestuurde menselijke beïnvloeding. Een *gestuurde ontwikkeling* is een ontwikkeling of evolutie die plaatsvindt als gevolg van de uitvoering van plannen en projecten (door zowel private als publieke initiatiefnemers) en van door de overheid genomen beleidsbeslissingen.

Een ontwikkelingsscenario is een beschrijving van de veronderstelde gezamenlijke evolutie (autonoom en gestuurd) van een set omgevingsvariabelen binnen het studiegebied. Zo'n ontwikkelingsscenario geeft dus aan hoe de omgeving van het studiegebied kan evolueren los van de invloed van het planvoornemen.

Mogelijke ontwikkelingen die nog geen onderdeel vormen van de referentiesituatie worden in een plan-MER meegenomen in functie van het onderzoek naar cumulatieve effecten met het voorgenomen plan of in functie van de hypothese dat het voorgenomen plan kan betekenen voor deze ontwikkelingen. Voor elk ontwikkelingsscenario moet dus nagegaan worden waar de relevantie met het voorgenomen plan zich situeert, dit kan t.a.v. één of enkele discipline(s) zijn, of t.a.v. een deel van het studiegebied, ...

Mogelijk relevante ontwikkelingsscenario's zijn:

- GRUP K-R8;
- Complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk;
- Studie herinrichting N8 Oudenaardsesteenweg;
- PRUP Fietssnelweg Kortrijk-Harelbeke-Waregem;
- Prioritaire fietsroutes Toekomstvisie Kortrijk Fietst;
- HOV-as Doorniksewijk en het versterken van de Noordzuid-as (Kortrijk 2025);
- Implementatie OV-plan 2021, Regionaal mobiliteitsplan 2030 en mobipunten.

### Grensoverschrijdende effecten

Aangezien de plangebieden op ongeveer 5 km van de grens met Wallonië en 10 km van de grens met Frankrijk liggen, moet rekening gehouden worden met grensoverschrijdende milieueffecten. Voor Frankrijk wordt dit niet verwachten, tenzij het latere mobiliteitsonderzoek zou uitwijzen dat er veel bezoekers vanuit Frankrijk worden verwacht. Voor Wallonië wordt wel nagegaan in welke mate er relevante effecten verwacht kunnen worden op Waals grondgebied.

### **Milderende maatregelen**

Na de beschrijving en beoordeling van de effecten worden – waar nuttig en mogelijk – milderende maatregelen voorgesteld ter eliminatie, beperking of compensatie van de effecten. Op basis van de grootte van de toegekende scores zal kunnen afgeleid worden in hoeverre de deskundigen een effect belangrijk vinden, en bijgevolg in hoeverre een maatregel noodzakelijk geacht wordt, en welke de impact is van deze maatregel (resterende effect). Het resterende effect wordt op gelijkaardige wijze beoordeeld als het oorspronkelijke effect. Indien er geen milderende maatregelen voorgesteld kunnen worden, zal dit gemotiveerd worden.

### **Samenvatting en besluit**

Na de analyse in functie van de verschillende milieuaspecten worden in een samenvatting en een eindbespreking de belangrijkste elementen van het milieueffectenonderzoek tabelmatig weergegeven en besproken, samen met een globale evaluatie van de redelijke alternatieven. Tevens worden leemten in de kennis aangegeven.

Voor een disciplinespecifieke beschrijving van de referentiesituatie(s) in het studiegebied en het voorstel van methodologie voor de effectvoorspelling en -beoordeling in de geplande situatie, verwijzen we naar bijlage 4.

# 7. BIJLAGE

---

## 7.1 BIJLAGE 1: UITSLUITINGSCRITERIA LOCATIEONDERZOEK (STUDIE ARCADIS)

# LOCATIEONDERZOEK NIEUW VOETBALSTADION KV KORTRIJK & AANVULLEND PROGRAMMA

29 SEPTEMBER 2020

Katelijne Vanhoutte Katelijne.vanhoutte@arcadis.com	
Bert Van Rijckeghem bert.vanRijckeghem@arcadis.be	
	Arcadis Belgium nv Gaston Crommenlaan, 8 bus 101 9050 Gent België
i.s.m.	
Griet Lannoo griet.lannoo@leiedal.be	Intercommunale Leiedal

## TRECHTERING OP BASIS VAN UITSLUITINGSCRITERIA

		LIGGING		PROGRAMMA	MULTIMODALE BEREIKBAARHEID			ZUINIG RUIMTEGEBRUIK				PLANNINGSCONTEXT	
		regionaal stedelijk gebied Kortrijk	regionale ontwikkelingspolen / R8	minimale oppervlakte	openbaar vervoer	wegennet	stedelijk fietsnetwerk	watergebonden bedrijvigheid	uitdeining stedelijk gebied			actief ontwikkelingsproces	beslist beleid / juridisch-planologische context
1	kop Evolis	ja	ja, Kortrijk Oost	ja	ja, kernnet B	ja, via E17 en N8	ja, BFF en historische stedelijke fietsroute	ja	ja	ja	ja, niet gelegen in een beekvallei	ja	Deels ja, naargelang de innames ivf de optimalisatie van het op- en afrittencomplex Kortrijk-Oost is een voetbalstadion mogelijk binnen RUP Afbakening grootstedelijk gebied Kortrijk - deelplan Stedelijk woongebied Langwater - gebied voor stedelijke ontwikkeling. Het huidige juridisch planologische kader voor Evolis laat - met uitzondering van bedrijvigheid - een stadion met aanvullende programma niet toe.
2	Evolis II (uitbreiding Evolis I)	ja	ja, Kortrijk Oost	ja	nee	ja, via E17, N8 en N391	ja, fietssnelweg en primaire stedelijke route	ja	ja	ja	ja, gelegen in een beekvallei, niet overstromings gevoelig	ja	Evolis I is al gerealiseerd. Het is de bedoeling om Evolis II op dezelfde manier aan te leggen met de waterbuffering en groenstrook met bomen. Leiedal is ondertussen in vergaande gesprekken m.b.t. grondvererving voor de realisatie van Evolis II. We verwachten een vlotte verkoop van de gronden op Evolis II, gezien de grote vraag en het gebrek aan aanbod op dit moment.
3	Kapel Ter Bede	ja	ja, Kortrijk Oost	ja	nee	ja, gezien de nabij ligging van de Paperclip met aansluiting op de Visserskaai.	ja, fietssnelweg en primaire stedelijke route	ja	ja, slechts beperkte zone natuurgebied gewestplan	ja	ja, niet gelegen in een beekvallei	ja, planprocessen K-R8 en kanaal Bossuit-Kortrijk (*) zijn wel lopende maar zijn voorlopig niet strijdig met voetbal - en nevenprogramma op Kapel ter Bede	ja, RUP Afbakening grootstedelijk gebied Kortrijk - wetenschapspark en stedelijke activiteiten Kapel Ter Bede
4	Littoral	ja	nee	nee, 80,9 ha	nee	ja, mits aanpassing lokale weg III Visserskaai	ja, BFF, fietssnelweg en primaire stedelijke route	nee	ja	ja	ja, gelegen in een beekvallei, niet overstromings gevoelig	nee, planningsproces complex project kanaal Bossuit-Kortrijk met bestemming gericht op watergebonden bedrijvigheid. De onderzoeksfase wordt momenteel afgerond, het voorkeursbesluit is in voorbereiding.	ja
5	Langwater 3	ja	nee	ja	nee	ja, mits aanleg nieuwe wegenis aantakend op N8	ja, BFF en primaire stedelijke route	ja	ja	nee, voor een groot deel gelegen in HAG	ja, niet gelegen in een beekvallei	nee, In kader van de vertaling van de bouwshift naar de Kortrijkse context wenst de stad Kortrijk dit stedelijk woongebied (deels) te schrappen (Bestuursakkoord BSV p.65, goedgekeurd op de gemeenteraad op 11/03/2019). Ook het aansluitende landbouwgebied wil de stad vrijhouden van de bebouwing vanuit het ruimtelijke principe 'Meer stad zijn én open ruimte behouden'.	nee, locatie grotendeels gelegen in herbevestigd agrarisch gebied. Andere deel is bestemd binnen het RUP Afbakening grootstedelijk gebied Kortrijk - Stedelijk woongebied Langwater - gebied voor stedelijke ontwikkeling, stedelijke woongebied. Deelzone stedelijke woongebied is te klein voor het vooropgestelde programma.

		LIGGING		PROGRAMMA	MULTIMODALE BEREIKBAARHEID			ZUINIG RUIMTEGEBRUIK				PLANNINGSCONTEXT	
		regionaal stedelijk gebied Kortrijk	regionale ontwikkelingspolen / R8		minimale oppervlakte	openbaar vervoer	wegennet	stedelijk fietsnetwerk	watergebonden bedrijvigheid	uitdeining stedelijk gebied			actief ontwikkelingsproces
		De locatie is gelegen binnen het regionaalstedelijk gebied Kortrijk	De locatie is gelegen binnen één van de vier regionale ontwikkelingspolen in het regionaalstedelijk gebied Kortrijk of binnen de R8.	De locatie heeft een minimale oppervlakte van 8,75 ha en de maatvoering van het perceel voldoet voor de inpassing van een stadion.	De locatie grenst aan de lijnen kernnet A of B, of ligt binnen 1,5km (15 minuten) wandelafstand van een IC-station. De locatie heeft een goede of zeer goede knooppuntwaarde.	De locatie sluit rechtstreeks aan op een hoofdweg, een primaire of secundaire weg, cat I of II. Er wordt geen gebruik gemaakt van lokale wegen, tenzij deze nieuw worden aangelegd of aangepast zodat de wegcapaciteit voldoende is.	De locatie is ontsloten door het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk of fietsnetwerk van het lokale fietsroutenetwerk.	De locatie is geen gebied voor eerstelijns of tweedelijns watergebonden bedrijvigheid langs het Kanaal Bossuit-Kortrijk en de Leie. (studie Transport Bis)	De locatie is niet gelegen in • groen-, park- en natuurgebieden (verankerd in bestemmingsplannen) • gebieden waar een visie bestaat gericht op behoud en versterking van landbouw (AGNAS en landbouwgebied in RUP's) • zones gelegen binnen beekvallen en daaraan gekoppelde overstromingsgevoelige gronden			De locatie is vrij van vergoederde ruimtelijke planningsinitiatieven / actieve stappen gebiedsontwikkeling.	De juridisch-planologische context laat de ontwikkeling van een stadion en nevenprogramma toe (mits nieuw planningsinitiatief)
6	WUG's aansluitend bij sportcentrum Lange Munte	ja	nee	ja	nee	nee, enkel via lokale woonstraten	ja, BFF en primaire stedelijke route	ja	ja	ja	nee, gelegen in een beekvallei, lokaal mogelijk en effectief overstromings gevoelig gebied	De stad Kortrijk wenst dit WUG te schrappen (Bestuursakkoord BSV p.65, goedgekeurd op gemeenteraad op 11/3/2019)	ja
7	Site Expo + P&R	ja	ja, Hoog Kortrijk	ja	ja, kernnet A en B	ja, via Kennedylaan	ja, BFF en primaire stedelijke route	ja	ja	ja	ja, niet gelegen in een beekvallei	ja, maar de impact van inname voor infrastructuur en de wenselijke ontwikkeling van dit gebied worden beschouwd binnen het GRUP K-R8.	ja, enkel BPA Europark (1994)
8	Site Syntra + P&R	ja	ja, Hoog Kortrijk	ja	ja, kernnet A	ja, via Kennedylaan	ja, BFF en primaire stedelijke route / historische stedelijke route	ja	ja	ja	ja, niet gelegen in een beekvallei	Nee, Syntra heeft recente plannen om haar site te reorganiseren. Ze willen hierbij compacter bouwen. Een deel van hun gronden worden verkocht aan de POM WVI. De stad Kortrijk staat positief tegenover deze nieuwe ontwikkeling.	ja
9	Vlasakker + aangrenzend woongebied	ja	nee	ja	nee	nee, enkel via lokale woonstraten	ja, BFF en secundaire stedelijke route	ja	ja	ja	nee, gelegen in een beekvallei, lokaal mogelijk en effectief overstromings gevoelig gebied	nee, ecologisch stadspark is opgenomen in meerjarenplan Kortrijk en er worden actieve stappen gezet worden om dit te realiseren (opmaak groeninrichtingsplan, overleg stakeholders en middelen op de meerjarenplanning voor realisatie)	ja
10	groengebied ten zuiden van KULAK	ja	gedeeltelijk	ja	nee	nee, enkel via lokale woonstraten	ja, BFF en primaire stedelijke route	ja	ja	ja	ja, niet gelegen in een beekvallei	nee, is het Ecolab van de Kulak, opleiding Biologie en maakt deel uit van het ecologisch stadspark in meerjarenplan Kortrijk p.9	ja
11	Beneluxpark II	ja	nee	ja	ja, kernnet B	nee, via N50 en Beneluxpark	ja, BFF en primaire stedelijke route	ja	ja	ja	ja, niet gelegen in een beekvallei	nee, er zijn positieve gesprekken lopende tussen de eigenaar van de gronden en de ontwikkelaar golf.	nee, doorkruist RUP in opmaak 't Hoge met bestemming golf (of open ruimte) gecombineerd met afwerking kantorenzone (fase scoping, opdrachtgever Stad Kortrijk, uitvoerder Leiedal)
12	Ter Biest	ja	ja, luchthaven Kortrijk-Wevelgem	ja	nee	ja, via A19 afrit 1 Gullegem	ja, BFF en primaire stedelijke route	ja	ja	ja	ja, niet gelegen in een beekvallei	nee, is onderwerp van ruimtelijk onderzoek iov Dep. Omgeving voor de ontwikkelingspool Luchthaven Kortrijk-Wevelgem waarin de site wordt benaderd als openruimtegebied	nee, bestemd als openruimtegebied in RSP Wevelgem, richtinggevend gedeelte p. 136, en bevestigd met drie beleidsbeslissingen van de gemeente Wevelgem over bestemming als open ruimte (*)
13	Kruiskouter	ja	ja, luchthaven Kortrijk-Wevelgem	ja	nee	ja, via R8 en N8, maar grote terugslag op kruispunt N8 x R8	ja, fietssnelweg, BFF en historische stedelijke route	ja	nee, RUP Afbakening grootstedelijk gebied Kortrijk - Gemengd bedrijventerrein Wevelgem-Zuid en Leievallei - natuurgebied RUP Kruiskouter en Leiemeersen (in opmaak)	ja	nee, gelegen in twee beekvallen, gedeeltelijk effectief en gedeeltelijk mogelijk overstromings gevoelig	nee, Er zijn vergaande besprekingen eigenaars en VLM over vererving van gronden en inrichting van het gebied + visie Behoud Open Ruimte Kortrijk	nee, natuurgebied in RUP Afbakening grootstedelijk gebied Kortrijk - Gemengd bedrijventerrein Wevelgem-Zuid en Leievallei en deel van Landschapspark aan de Leie in bestuursakkoord
14	Huidige locatie KVK + zone Blekerij	ja	ja, binnen R8	nee, verspreid over 3 percelen waarvan geen van de drie voldoende groot voor de inpassing van het stadion	ja, kernnet A en op 15 minuten wandelafstand van het IC-station Kortrijk	ja, via secundaire II N8	ja, fietssnelwegen en historische stedelijke route	ja, woongebied in ontwikkeling tussen zone voor bedrijvigheid en Leie	nee, gedeeltelijke zone voor landschapspark RUP Blekerij	ja	ja, gelegen in een beekvallei, slechts beperkt effectief overstromings gevoelig	nee, bouw thv Trakelweg is reeds bezig	nee, RUP Blekerij Doornstraat

		LIGGING		PROGRAMMA	MULTIMODALE BEREIKBAARHEID			ZUINIG RUIMTEGEBRUIK				PLANNINGSCONTEXT	
		regionaal stedelijk gebied Kortrijk	regionale ontwikkelingspolen / R8		minimale oppervlakte	openbaar vervoer	wegennet	stedelijk fietsnetwerk	watergebonden bedrijvigheid	uitdeining stedelijk gebied			actief ontwikkelingsproces
		De locatie is gelegen binnen het regionaalstedelijk gebied Kortrijk	De locatie is gelegen binnen één van de vier regionale ontwikkelingspolen in het regionaalstedelijk gebied Kortrijk of binnen de R8.	De locatie heeft een minimale oppervlakte van 8,75 ha en de maatvoering van het perceel voldoet voor de inpassing van een stadion.	De locatie grenst aan de lijnen kernnet A of B, of ligt binnen 1,5km (15 minuten) wandelafstand van een IC-station. De locatie heeft een goede of zeer goede knooppuntwaarde.	De locatie sluit rechtstreeks aan op een hoofdweg, een primaire of secundaire weg, cat I of II. Er wordt geen gebruik gemaakt van lokale wegen, tenzij deze nieuw worden aangelegd of aangepast zodat de wegcapaciteit voldoende is.	De locatie is ontsloten door het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk of fietsnetwegen of het lokale fietsroutenetwerk.	De locatie is geen gebied voor eerstelijns of tweedelijns watergebonden bedrijvigheid langs het Kanaal Bossuit-Kortrijk en de Leie. (studie Transport Bis)	De locatie is niet gelegen in • groen-, park- en natuurgebieden (verankerd in bestemmingsplannen) • gebieden waar een visie bestaat gericht op behoud en versterking van landbouw (AGNAS en landbouwgebied in RUP's) • zones gelegen binnen beekvalleien en daaraan gekoppelde overstromingsgevoelige gronden			De locatie is vrij van vergevorderde ruimtelijke planningsinitiatieven / actieve stappen gebiedsontwikkeling.	De juridisch-planologische context laat de ontwikkeling van een stadion en nevenprogramma toe (mits nieuw planningsinitiatief)
15	site Weggevoerdenlaan	ja	ja, binnen R8	ja	ja, op 15 minuten wandelafstand van IC-station Kortrijk	ja, via secundaire II N43	ja, fietsnelweg, BFF, historische stedelijke route en tertiaire stedelijke route	ja	ja	ja	ja, niet gelegen in een beekvallei	nee, doorkruist lopend proces. Er is samenwerkingsovereenkomst tussen de stad en de eigenaar. Ondertussen bestaat een masterplan (via procedure Open Oproep) om het gebied te ontwikkelen als multifunctioneel stadsdeel met een sterke focus op wonen, werken en leren. Momenteel worden verdere ontwikkelingsstappen ondernomen.	ja
16	site Mewaf	ja	ja, binnen R8	ja	ja, kernnet A	ja, via secundaire II N50	ja, fietsnelweg, BFF, historische stedelijke route en primaire stedelijke route	ja	ja	ja	ja, niet gelegen in een beekvallei	nee, doorkruist lopend proces. Er zijn onderhandelingen lopende tussen de stad en de eigenaars. Er wordt ook gewerkt aan een samenwerkings-overeenkomst. Er is een RUP-proces lopende - fase startnota (publieke raadpleging)	ja
17	Bergelen	ja	nee	ja	ja, kernnet B	ja, via afrit 1 Gullegem	ja, BFF	ja	nee, gedeeltelijk bestemd als groengebied in RUP Afbakening grootstedelijk gebied Kortrijk - Domein Bergelen - randstedelijk groengebied en stedelijk landbouwgebied	nee, gedeeltelijk bestemd als RUP Afbakening grootstedelijk gebied Kortrijk - Domein Bergelen - randstedelijk groengebied en stedelijk landbouwgebied	nee, gelegen in een beekvallei, mogelijk en effectief overstromings gevoelig	Nee, Bergelen wordt verder uitgebouwd als provinciaal domein voor zachte recreatie.	nee, bestemd binnen RUP Afbakening grootstedelijk gebied Kortrijk - Domein Bergelen - randstedelijk groengebied en stedelijk landbouwgebied. Bergelen maakt deel uit van blauwgroene netwerk doorheen de regio Kortrijk en wordt dit ook beleidsmatig bevestigd en regionaal gedragen in de ruimtelijke visie voor regio van Leie en Schelde.
18	provinciaal domein de Gavers	ja	nee	ja	nee	nee, enkel via lokale wegen, de enige rechtstreekse ontsluiting van De Gavers naar de N36 is ter beveiliging van de fietsers die de fietsbrug over de N36 nemen, opgebroken. De Gavers zijn niet meer te bereiken met gemotoriseerd verkeer via de N36.	ja, BFF	ja	nee, gedeeltelijk bestemd als groengebied in RUP Openruimte kamers Gavers en Esser	nee, gedeeltelijk bestemd als landbouwgebied in RUP Openruimte kamers Gavers en Esser	nee, gelegen in een beekvallei, grotendeels mogelijk en effectief overstromings gevoelig	Nee, de Gavers wordt verder uitgebouwd als provinciaal domein voor zachte recreatie (oa. concrete inrichting, aankoop gronden)	nee, bestemd binnen PRUP Openruimte kamers Gavers en Esser. De Gavers maakt deel uit van blauwgroene netwerk doorheen de regio Kortrijk en wordt dit ook beleidsmatig bevestigd en regionaal gedragen in de ruimtelijke visie voor regio van Leie en Schelde.
19	Heule Toortelbeek	ja	nee	ja	nee	nee, via afrit 8 Heule en woonstraat	ja, fietsnelweg, BFF en secundaire stedelijke route	ja	ja	nee, HAG, quasi volledig	nee, gelegen in een beekvallei, mogelijk overstromings gevoelig	nee, gebiedsvisie voor de Toortelbeek kadert binnen de huidige beleidslijn 'Toekomstvisie open ruimte' van de stad Kortrijk. Er worden door de stad Kortrijk actieve stappen ondernomen om de visie concreet uitvoeren in samenwerking met de betrokken eigenaars en in participatie met de burgers van Heule.	ja
20	Kuurne Vlaspark	ja	nee	ja	ja, kernnet A	nee, geen rechtstreekse afrit van R8 mogelijk, anders via lokale wegen	ja, BFF, primaire en secundaire stedelijke routes	ja	nee, gedeeltelijk gewestplan Groen Park natuurgebieden	ja	nee, gelegen in een beekvallei, mogelijk en effectief overstromings gevoelig	nee, strijdig met twee recente beleidsbeslissingen voor masterplan park : GR 2016 (goedkeuring masterplan) - GR juni 2020 (goedkeuring masterplan 2035). Er worden ook actieve stappen gezet door de gemeente Kuurme i.s.m. met stakeholders/eigenaars om het masterplan te realiseren.	ja
21	Bonte Os Deerlijk	ja	nee	ja	nee	nee, via E17 afrit 4 Deerlijk en lokale straten	ja, BFF	ja	ja, zeer beperkt gedeelte groen-, park- en natuurgebied in gewestplan	ja	nee, gelegen in een beekvallei, mogelijk overstromings gevoelig gebied	nee, wordt actief beheerd door Natuurpunt als natuurzone + is onderwerp van ruimtelijk onderzoek iov Dep. Omgeving voor de ontwikkelingspool Luchthaven Kortrijk-Wevelgem waarin de site wordt benaderd als openruimtegebied	nee, in het GRS Deerlijk staat de Bonte Os ook aangeduid als ecologisch relevant gebied (R.D. p.42)
22	parkgroen Ghellinck	ja	nee	ja	nee	nee, via R8, afrit 9 Gullegem en lokale weg door bedrijventerrein	ja, BFF en primaire stedelijke route	ja	nee, RUP Afbakening Stedelijk Gebied Kortrijk - Domein Bergelen - randstedelijk groengebied	RUP Stadsgroen Ghellinck (in opmaak)	ja, niet gelegen in een beekvallei	nee, het park is recent gerealiseerd en wordt een deel beheerd door Natuurpunt.	nee, RUP Afbakening Stedelijk Gebied Kortrijk - Domein Bergelen - randstedelijk groengebied + opname als park in meerjarenplan Kortrijk + bevestigd als park in RUP Stadsgroen Ghellinck is lopende (fase scopingnota)

LIGGING		PROGRAMMA	MULTIMODALE BEREIKBAARHEID			ZUINIG RUIMTEGEBRUIK				PLANNINGSCONTEXT			
regionaal stedelijk gebied Kortrijk	regionale ontwikkelingspolen / R8		minimale oppervlakte	openbaar vervoer	wegennet	stedelijk fietsnetwerk	watergebonden bedrijvigheid	uitdeining stedelijk gebied			actief ontwikkelingsproces	beslist beleid / juridisch-planologische context	
	De locatie is gelegen binnen het regionaalstedelijk gebied Kortrijk	De locatie is gelegen binnen één van de vier regionale ontwikkelingspolen in het regionaalstedelijk gebied Kortrijk of binnen de R8.	De locatie heeft een minimale oppervlakte van 8,75 ha en de maatvoering van het perceel voldoet voor de inpassing van een stadion.	De locatie grenst aan de lijnen kernnet A of B, of ligt binnen 1,5km (15 minuten) wandelafstand van een IC-station. De locatie heeft een goede of zeer goede knooppuntwaarde.	De locatie sluit rechtstreeks aan op een hoofdweg, een primaire of secundaire weg, cat I of II. Er wordt geen gebruik gemaakt van lokale wegen, tenzij deze nieuw worden aangelegd of aangepast zodat de wegcapaciteit voldoende is.	De locatie is ontsloten door het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk of fietsnetwegen of het lokale fietsroutenetwerk.	De locatie is geen gebied voor eerstelijns of tweedelijns watergebonden bedrijvigheid langs het Kanaal Bossuit-Kortrijk en de Leie. (studie Transport Bis)	De locatie is niet gelegen in • groen-, park- en natuurgebieden (verankerd in bestemmingsplannen) • gebieden waar een visie bestaat gericht op behoud en versterking van landbouw (AGNAS en landbouwgebied in RUP's) • zones gelegen binnen beekvalleien en daaraan gekoppelde overstromingsgevoelige gronden			De locatie is vrij van vergevorderde ruimtelijke planningsinitiatieven / actieve stappen gebiedsontwikkeling.	De juridisch-planologische context laat de ontwikkeling van een stadion en nevenprogramma toe (mits nieuw planningsinitiatief)	
23	Venning Kortrijk	ja	nee	nee	nee, via Zandbergstraat woonomgeving, de ontsluiting kan mogelijk in de toekomst ook nog belemmerd worden door de heraanleg van het Kanaal Bossuit - Kortrijk	ja, fietssnelweg, BFF en primaire stedelijke route	ja	ja	ja	ja, niet gelegen in een beekvallei	nee, de stad Kortrijk wenst dit WUG te schrappen (Bestuursakkoord BSV p.65, goedgekeurd op gemeenteraad op 11/3/2019)	deels ja, deel van reservatiestrook bij 2 varianten (in combinatie aanpassingen Ring-tracé) in kader van lopende complex project KBK (onderzoeksfase wordt afgerond, voorkeursbesluit wordt voorbereid)	
24	Gullegem Drie Masten (Finlandia)	ja	nee	ja	ja, kernnet B	nee, enkel via lokale woonstraten	ja, BFF	ja	ja	ja, niet gelegen in een beekvallei	ja	GRS Wevelgem duidt deze locatie aan als dynamisch groen en recreatief koppingsgebied (R.D.pag.142) +aansnijden van dit open ruimte gebied strook niet met de beleidsdoelstellingen van de regiovisie ZWVI en de Strategische visie Beleidsplan Vlaanderen.	
25	Woongebied Vier Linden Kortrijk	ja	nee	ja	nee	nee, enkel via lokale woonstraten	ja, fietssnelweg en primaire stedelijke route	ja	ja	ja, niet gelegen in een beekvallei	ja	ja	
26	hippodroom Kuurne	ja	nee	ja	nee	nee, enkel via lokale woonstraten	ja, BFF	ja	ja, slechts beperkt gewestplan Groen Park Natuurgebieden	ja, niet gelegen in een beekvallei	nee, in kader van de ruimtelijke toekomstvisie voor Kuurne, nl. Kuurne 2035, wordt een nieuwe visie voorgesteld voor de Hippodroom, namelijk recreatief landschapspark.	ja	
27	voetbalstadion Harelbeke + sportterreinen	ja	nee	ja	nee	nee, enkel via lokale woonstraten	ja, BFF	ja	ja	ja, niet gelegen in een beekvallei	nee, in kader van de ruimtelijke toekomstvisie voor Kuurne, nl. Kuurne 2035, wordt een nieuwe visie voorgesteld voor de Hippodroom, namelijk recreatief landschapspark.	nee, doorkruist RUP De Mol (fase startnota) in opmaak met bestemming met oa. sportactiviteiten en fuifzaal, fase startnota	
28	Kleine Molen Wevelgem	ja	nee	ja	nee	nee, via afrit Gullegem en lokale woonstraat Gullegemstraat	ja fietssnelweg en BFF	ja	ja	ja	nee, gelegen in een beekvallei, gedeeltelijk mogelijk overstromings gevoelig gebied	ja	nee, RUP Afbakening grootstedelijk gebied Kortrijk - Stedelijk woongebied Kleine Molen - stedelijk wonen
29	open ruimte rond Lauwe, langs E403	ja	nee	ja	nee	nee, lange routes vai lokale wegenis voor aantakking op E403	ja, fietssnelweg, BFF en primaire stedelijke route	ja	ja, slechts gedeeltelijk bestemd als groengebied in RUP Leievallei en open ruimte omgeving Kortrijk	nee, overwegend bestemd als landbouwgebied in RUP Leievallei en open ruimte omgeving Kortrijk	nee, gelegen in een beekvallei, gedeeltelijk mogelijk en effectief overstromings gevoelig gebied	ja	nee, RUP Leievallei en open ruimte omgeving Kortrijk
30	open ruimte aansluiten bij LAR	gedeeltelijk	nee	ja	nee	nee, via lokale wegen vanaf E17 afrit 1 Moeskroen	ja, fietssnelweg, BFF en primaire stedelijke route	ja	ja	ja	ja, niet gelegen in een beekvallei	ja	nee, het aansnijden van dit open ruimte gebied strook niet met de beleidsdoelstellingen van de regiovisie ZWVI en de Strategische visie Beleidsplan Vlaanderen.
31	Leievallei Wevelgem/Kortrijk	ja	nee	ja	nee	nee, lokale wegen in woonweefsel vanaf E403 afrit 5 Wevelgem	ja, fietssnelweg	ja	ja, slechts beperkt gewestplan Groen Park Natuurgebieden	ja	nee, gelegen in twee beekvalleien, gedeeltelijk mogelijk overstromings gevoelig	ja	nee, het aansnijden van dit open ruimte gebied strook niet met de beleidsdoelstellingen van de regiovisie ZWVI en de Strategische visie Beleidsplan Vlaanderen.



## 7.2 BIJLAGE 2: PROJECTPROGRAMMA OP WEERHOUDEN LOCATIES (STUDIE ARCADIS)

## BIJLAGE 1.1 KOP VAN EVOLIS (18 ha)

Specifiek voor Kortrijk-Oost moet rekening worden gehouden met mogelijke ruimte-innames voor optimalisatie van de op- en afrittencomplexen. Hierbij zijn de maximale reservatiezones van de verkeerskundige varianten zoals gebruikt in het voorbereidend mobiliteitsonderzoek richtinggevend (uitgevoerd door Witteveen+Bos – 2019).

In het inrichtingsschema wordt de landschappelijke onderligger uit het masterplan voor Evolis, bestaande uit een structurerend bomenraster met tussenliggende ontwikkelingsvelden, als inrichtingsprincipe meegenomen. Met het oog op zichtbaarheid vanaf de E17 wordt het stadion ingepast naast het op- en afrittencomplex Kortrijk-Oost. Het aanvullend programma – bestaande uit bedrijvigheid, kantoor en vrije tijd – wordt samen met de fietsenstalling ondergebracht in één compact gebouw van vijf bouwlagen hoog. De 2.900 parkeerplaatsen krijgen plaats in een tweede gebouw van vier bouwlagen hoog. Het hotel (vijf bouwlagen) wordt als apart gebouw ingeplant tussen beide volumes. De resterende ruimte voor landschappelijke integratie en waterbuffering is wel heel beperkt.



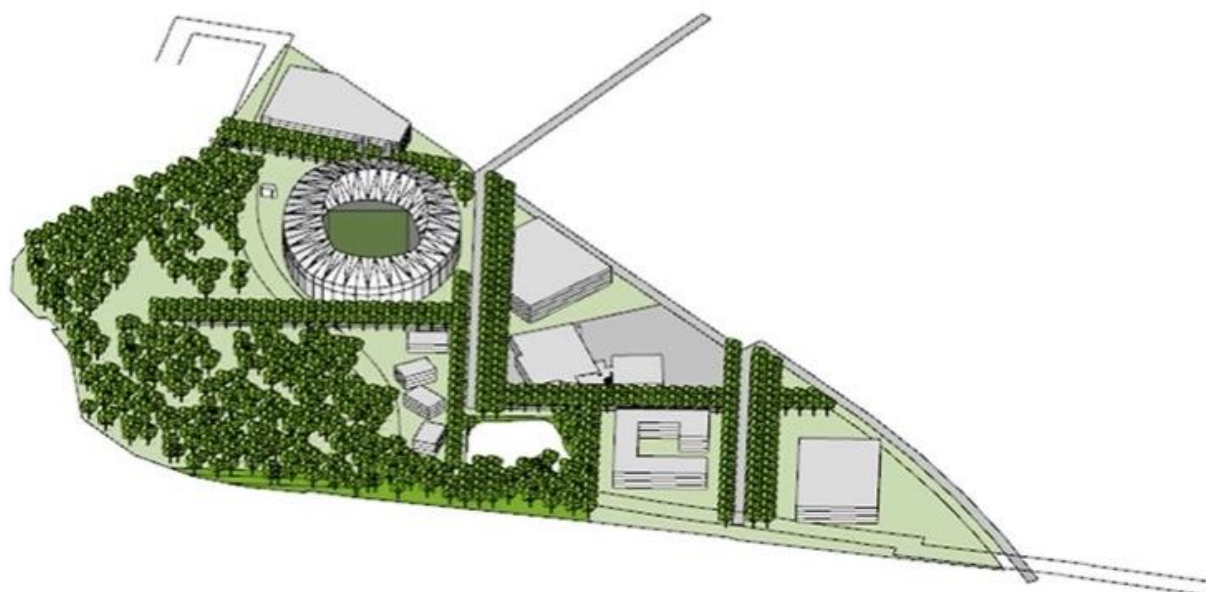
## BIJLAGE 1.2 KAPEL TER BEDE (27 ha)

Specifiek voor Kortrijk-Oost moet rekening worden gehouden met mogelijke ruimte-innames voor optimalisatie van de op- en afrittencomplexen. Hierbij zijn de maximale reservatiezones van de verkeerskundige varianten zoals gebruikt in het voorbereidend mobiliteitsonderzoek richtinggevend (uitgevoerd door Witteveen+Bos – 2019).

Om de mogelijkheden voor een landschappelijke inpassing af te toetsen wordt een ruimtelijk concept met bomenraster en tussenliggende ontwikkelingsvelden toegepast (cf. masterplan Evolis). Een van de velden blijft voorbehouden voor de bestaande bedrijfsvoering ("The Square Howest en Synamedia"). Er wordt ook rekening gehouden met het aanwezige bouwkundige erfgoed. Met oog op zichtbaarheid vanaf de E17 wordt het stadion ingepast naast het op- en afrittencomplex Kortrijk-Oost. Het aanvullend programma bestaande uit bedrijvigheid, kantoor en vrije tijd is verspreid over afzonderlijke bouwvelden in compacte gebouwen van vier bouwlagen. Het hotel is vormgegeven als drie afzonderlijke compacte blokken van drie bouwlagen. De fietsenstalling is vormgegeven als compact gebouw van twee bouwlagen.

De inname van de reservatiezones is dermate groot dat wat overblijft van de site quasi volledig nodig is om het voetbal- en nevenprogramma te huisvesten\*. Het parkeerprogramma wordt verspreid over twee gebouwen van twee bouwlagen. Ook hier is de ruimte voor waterbuffering heel beperkt en zal creatief moeten worden nagedacht over de integratie hiervan.

*(\*) Volgens de laatste stand van zaken kan het meest oostelijke deel van de plancontour (grondgebied Harelbeke) worden uitgesloten om de ruimtelijke complexiteit te reduceren. Inpassing van het stadion zou nog steeds mogelijk moeten blijven.*



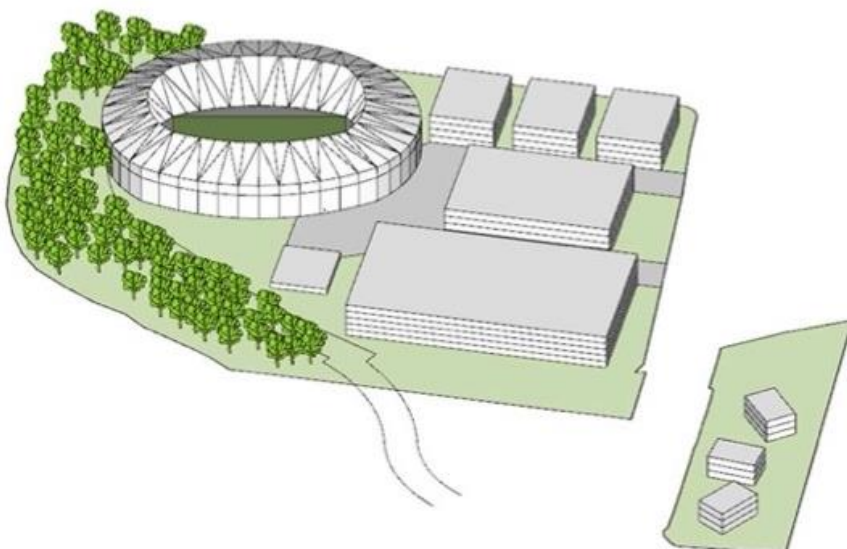
### BIJLAGE 1.3 SITE XPO KORTRIJK + P&R (13 ha)

Deze locatie houdt rekening met de meest impactvolle reservatiezone voor de mogelijke optimalisatie van het op- en afrittencomplex Kortrijk-Zuid zoals onderzocht in het voorbereiden mobiliteitsonderzoek in functie van het RUP KR-8 (zie hoger). Met het oog op zichtbaarheid vanaf de E17 wordt het stadion ingepast naast het op- en afrittencomplex Kortrijk-Zuid. Het aanvullend programma – bestaande uit bedrijvigheid, kantoor en vrije tijd – wordt samen ondergebracht in afzonderlijke gebouwen (\*). De fietsenstalling wordt ondergebracht in een laag gebouw nabij het stadion.

Om het programma te realiseren zijn gebouwen van vier lagen noodzakelijk. De 2.900 parkeerplaatsen krijgen plaats in een tweede gebouw van vijf bouwlagen hoog. Het hotel wordt voorzien op de site van de P&R.



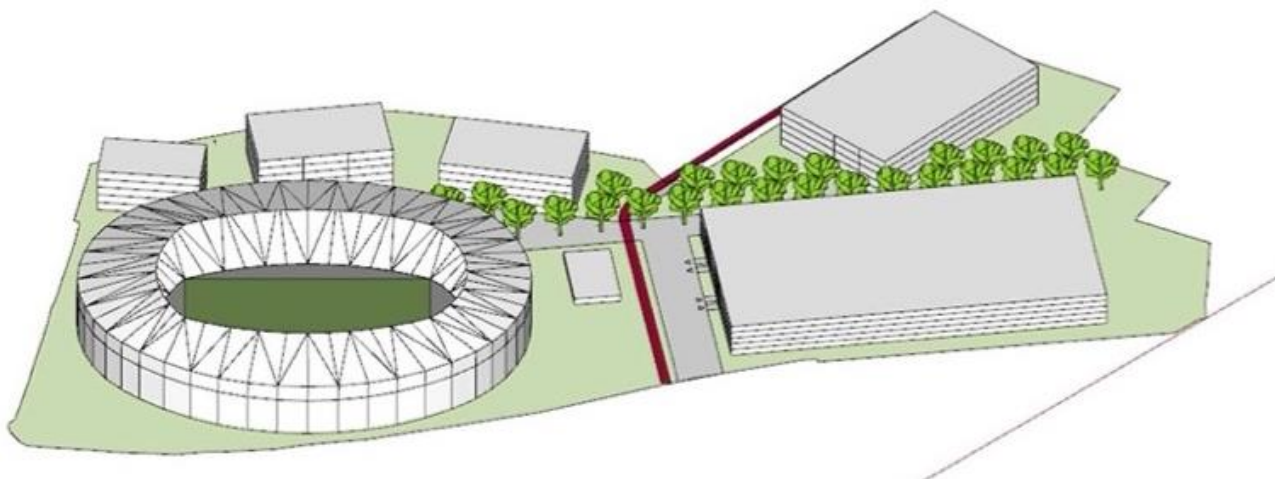
*(\*) Volgens laatste stand van zaken: voorlopige contour is site Xpo, P&R Kennedylaan en Kinapolis, maar het is eveneens wenselijk om de huidige site van de brandweer op te nemen die boven de site is gelegen ter hoogte van de Doorniksesteenweg.*



## BIJLAGE 1.4 SITE SYNTRA + P&R (11 ha)

Met het oog op de zichtbaarheid vanaf het op- en afrittencomplex Hoog-Kortrijk wordt het stadion ingepast op de hoek van de Kennedylaan en de Beneluxlaan. Het parkeergebouw van vijf lagen hoog grenst aan de Beneluxlaan in functie van een direct ontsluiting vanaf de Beneluxlaan. De vrijstaande gebouwen – bedrijven, kantoor en vrije tijd – liggen in de tweede lijn, grenzend aan een centrale ontsluitingsas. Ze zijn ondergebracht in gebouwen van vijf bouwlagen en zijn zo ingeplant dat ze geen schaduw werpen op de achterliggende percelen (45°-gradenregel). Het hotel is ondergebracht in een compact gebouw van vijf lagen hoog grenzend aan de Kennedylaan.

De Pypestraat die de site vandaag doorkruist wordt, net als het er aan gekoppelde bovenlokaal functioneel fietspad, geïntegreerd in het inrichtingsschema, maar krijgt een iets anders tracé. De fietsenstalling is gelegen langs dit fietspad.

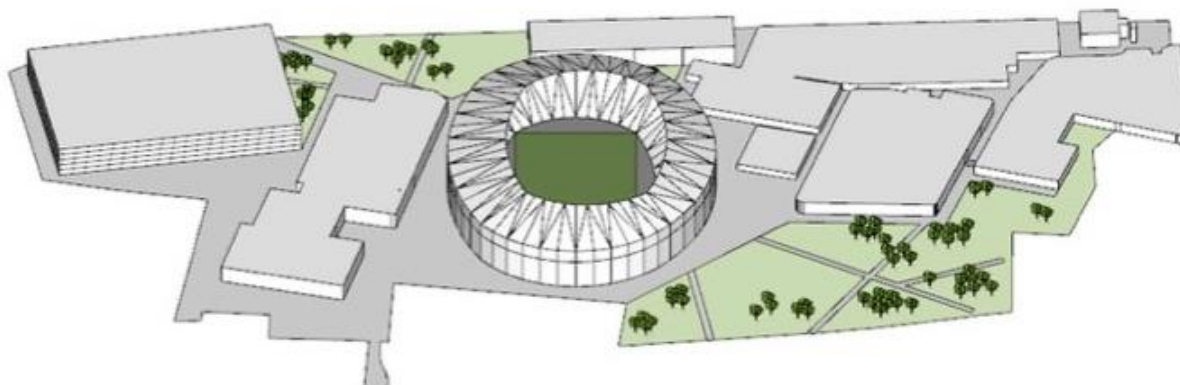


## BIJLAGE 1.5 WEGGEVOERDENLAAN (15 ha)

De site Weggevoerdelaan is vandaag nog bebouwd met diverse loodsen en andere industriële gebouwen van de firma Van Marcke. De firma Van Marcke heeft zijn activiteiten verhuisd naar het bedrijventerrein LAR Zuid.

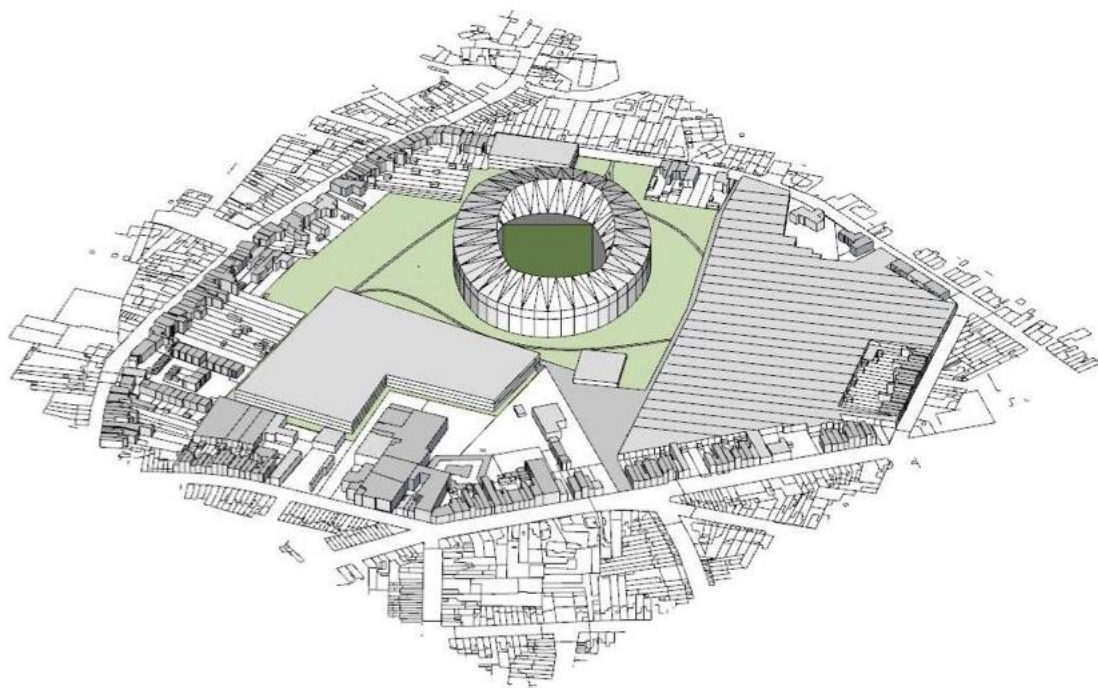
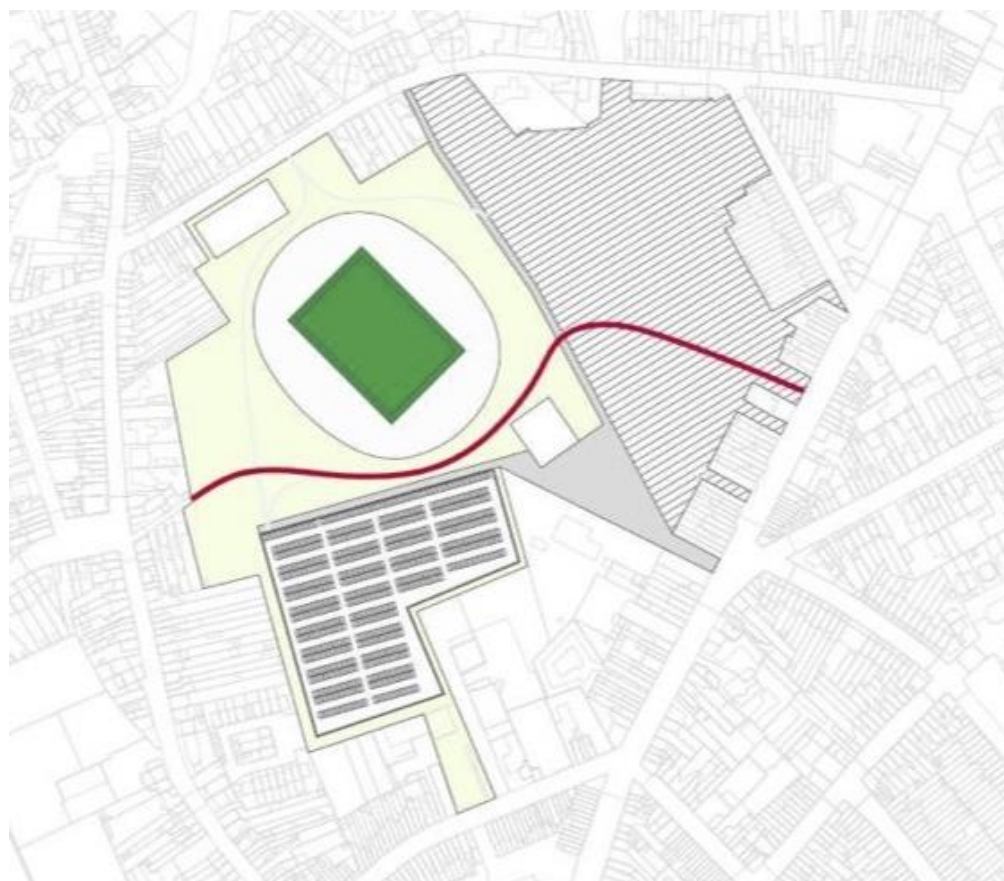
Het aanvullend programma – bedrijven, kantoor, vrije tijd – en hotel kan volledig worden ondergebracht in het bestaande industriële patrimonium. Na het onderbrengen van het aanvullend programma blijft nog quasi de helft van de beschikbare ruimte in de loodsen over voor een ander bijkomend programma.

Het stadion, het parkeergebouw van vijf lagen en de fietsenstalling worden zo ingepast dat zo min mogelijk van de bestaande loodsen hoeft te verdwijnen. Het parkeergebouw wordt ontsloten vanaf de Engelse Wandeling en de Weggevoerdelaan.



## BIJLAGE 1.6 BRUGSESTEENWEG (14 ha)

De site Mewaf is vandaag bebouwd met diverse industriële gebouwen, onder meer van de firma Van Marcke. Er staan ook enkele woningen op de site. Van Macke heeft zijn activiteiten verhuisd naar het bedrijventerrein LAR Zuid. Daarnaast zijn nog een aantal percelen in handen van andere eigenaars, waaronder een groot deel van de onbebouwde gronden binnen deze locatie. Het aanvullend programma – bedrijven, kantoor en vrije tijd – wordt ondergebracht in de grootste aanwezige bedrijfscluster met als doel behoud van industrieel patrimonium. Het hotel komt in een compacte blok van bouwdrie lagen die mee het bestaande bouwblok afwerkt. Het stadion wordt centraal in de open ruimte binnen het bouwblok gepositioneerd. In de meest zuidelijke hoek wordt een parkeergebouw van drie bouwlagen voorzien dat ontsloten wordt vanaf de Brugsesteenweg (secundaire weg type II). Het bestaande bovenlokaal functioneel fietspad dat het bouwblok vandaag doorkruist wordt behouden, maar krijgt een beperkt aangepast tracé.



## 7.3 BIJLAGE 3: MULTICRITERIA-ANALYSE

Zie extern document



## 7.4 BIJLAGE 4: VOORSTEL METHODIEK PLAN-MER (DRAFT)

Zie extern document