

Bijgaand bij het besluit van de Deputatie van de Provincie West-Vlaanderen houdende goedkeuring van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Kortrijk

Goedkeuringsbeslissing met ref.: 7/DRUM/2007-111/BD,
Brugge, 26 april 2007

De provinciegriffier,
(Get.) Hilaire Ost

De provinciegouverneur-Voorzitter
(Get.) Paul Breyne

Voor eensluidend afschrift
Namens de Deputatie

Stephaan Barbery
De adjunct-adviseur
Dienst ruimtelijke planning en mobiliteit

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan **Kortrijk**



26 april 2007, Definitieve goedkeuring door de Bestendige Deputatie van de Provincie West-Vlaanderen

Colofon

Dit document is een publicatie van:
Intercommunale Leiedal in samenwerking met
de stad Kortrijk

Opdrachtgever:
Stad Kortrijk

Intercommunale Leiedal

Algemeen Directeur
Dhr. Karel Debaere

Ontwerpers – ruimtelijke planners
Dhr. Wilfried Vandeghinste

Dhr. Maarten Gheysen

Stad Kortrijk

De Burgemeester
Dhr. Stefaan De Clerck

De Schepen van Ruimtelijke Ordening
Dhr. Frans Destoop

De Gemeentesecretaris
Dhr. Geert Hillaert

Stadsingenieur
Dhr. Frans Van Den Bossche

Dienst stadsplanning en ontwikkeling
Dhr. Pieter Jacobs
Dhr. Peter Tanghe

De passages en delen uit het richtinggevend en bindend gedeelte die de Bestendige Deputatie heeft uitgesloten zijn in deze tekst, conform het besluit van 26 april 2007 (ref. 7/DRUM/2007- 111/BD), aangeduid met een blauw kader.

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan **Kortrijk**



INFORMATIEF GEDEELTE

Inhoudsopgave

ALGEMENE INLEIDING	7
1. ALGEMENE TOELICHTING OVER STRUCTUURPLANNING	7
2. DE BASISKENMERKEN VAN STRUCTUURPLANNING	7
3. WAAROM EEN STRUCTUURPLAN OPMAKEN?	7
4. EEN RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VOOR DE STAD KORTRIJK	8
5. SAMENWERKING EN COMMUNICATIE	8
5.1. Projectteam	9
5.2. Stedelijke werkgroepen	9
5.3. Stuurgroep	9
5.4. College van Burgemeester en Schepenen	9
5.5. Gemeenteraad	9
5.6. Informatie naar de bevolking	9
5.7. Overleg met de aanpalende gemeenten	9
DEEL I : INFORMATIEF DEEL	11
KENNISMAKING MET DE STAD KORTRIJK	12
1. KENCIJFERS	20
1.1. Oppervlakte en bodembetetting	20
1.2. Demografie	20
PLANNINGSCONTEXT	29
1. JURIDISCHE CONTEXT	29
1.1. Gewestplan Kortrijk	29
1.2. Bijzondere plannen van aanleg (BPA)	31
1.3. BPA in herziening of in opmaak	32
1.4. Beschermd monumenten, stads- en dorpsgezichten en landschappen	33
2. BINDENDE BELEIDSCONTEXT	34
2.1. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)	34
2.2. Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen	40
2.3. Afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk	48
2.4. Milieubeleidsplan 2001-2006	52
2.5. GNOP	52
2.6. Mobiliteitsplan	53
2.7. Fietsrouteplan	53
2.8. Van sociaal impulsfonds naar stedenfonds	54
BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR	56
1. RUIMTELIJKE STRUCTUUR VAN DE RUIMERE OMGEVING .	56
1.1. Positie van Kortrijk als grensgebied	56
1.2. Positie van Kortrijk in de regio	58
2. BEKNOPT HISTORIEK VAN DE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	60
2.1. 14 ^{de} -17 ^{de} eeuw	60
2.2. 18 ^{de} eeuw	62
2.3. 19 ^{de} eeuw	62
2.4. 20 ^{ste} eeuw	65
3. ANALYSE VAN DE BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR VAN KORTRIJK	68
3.1. Bestaande natuur- en groenstructuur	68
3.2. Bestaande nederzittingsstructuur	77
3.3. Bestaande verkeers- en vervoersstructuur	85
3.4. Bestaande ruimtelijke economische structuur	93
3.5. Bestaande voorzieningen	109
3.6. Bestaande ruimtelijke agrarische structuur	121
3.7. Bestaande landschappelijke structuur	122
3.8. Synthese van de bestaande ruimtelijke structuur	126
3.9. Knelpunten en potenties van de bestaande ruimtelijke structuur	128
4. ANALYSE VAN DE BESTAANDE DEELRUIMTES	132
4.1. Binnenstad	132
4.2. Stadswijken	136
4.3. Hoog-Kortrijk	141
4.4. Kortrijk-Oost	141
4.5. Randstedelijke kernen	143
4.6. Landelijk gebied	145
4.7. Kernen in het landelijk gebied	145
4.8. Kaart met aanduiding van de deelruimten	148
4.9. Bestaande toestand - Synthesekaart	149
RUIMTEBEHOEFTE VAN MAATSCHAPPELIJKE SECTOREN	150
1. WONEN	150
1.1. Taakstelling voor het stedelijk gebied	150
1.2. Analyse van het woningaanbod	150
1.3. Raming van de woningbehoefte	153
2. BEDRIJFVIGHEID	156
2.1. Aanbod aan bedrijventerreinen	156
2.2. Taakstelling vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	157
2.3. Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk – taakstelling bedrijvigheid	157
2.4. Ruimte voor herlokalisering van bedrijven uit de kernen Aalbeke, Rollegem en Bellegem en de omgeving ervan	158

Inhoudsopgave tabellen

Tabel 1: Evolutie van het geboortesaldo	21
Tabel 2: Evolutie van het sterftesaldo	21
Tabel 3: Evolutie van de natuurlijke aangroei	22
Tabel 4: Evolutie van het immigratiesaldo	23
Tabel 5: Evolutie van het emigratiesaldo	23
Tabel 6: Evolutie van het migratiesaldo	24
Tabel 7: Evolutie van de groene druk (%)	24
Tabel 8: Evolutie van de grijze druk (%)	25
Tabel 99: Afhankelijkheidsratio	26
Tabel 10: Evolutie van het aantal vreemdelingen	26
Tabel 11 : Evolutie van het aantal gezinnen en gezinsgrootte stad Kortrijk.....	27
Tabel 12: Reizigerstelling station Kortrijk.....	90
Tabel 13: Reizigerstelling stations Bissegem en Wevelgem	90
Tabel 14: Evolutie van de secundariseringsgraad (%)	94
Tabel 15: Tewerkstelling in Kortrijk, opgedeeld per sector	94
Tabel 16: Evolutie van de tertiëriseringsgraad (%)	95
Tabel 17: Winkelaanbod in Kortrijk in aantal winkels.....	96
Tabel 18: Opsplitsing van de detailhandel in Kortrijk naar functie en verkoopsoppervlakte	96
Tabel 19: Evolutie van het aantal oprichtingen	97
Tabel 20: Evolutie van het aantal faillissementen.....	98
Tabel 21: Evolutie van tewerkstelling in nieuwe bedrijven.....	98
Tabel 22: Evolutie van het aantal overnachtingen	109
Tabel 23: Evolutie van het aantal gebruikers van de gemeentelijke sportinfrastructuur	111
Tabel 24: Aantal leden van jeugdwerkinitiatieven in Kortrijk (2001).....	113
Tabel 25: Aantal gebruikers en leners in de Kortrijkse bibliotheek ..	115
Tabel 26: Aantal museumbezoekers in Kortrijk	116
Tabel 27: Aantal activiteiten en bezoekers (2000)	117
Tabel 28: Evolutie van het aantal activiteiten en bezoekers.....	117
Tabel 29: Kencijfers van de infrastructuur van sociale ontmoetingsruimten (2000)	117
Tabel 30: School enrolment rate in % opgesplitst per leeftijd (2000-2001).....	119
Tabel 31: Overzicht theoretisch beschikbare bouwmogelijkheden ..	150
Tabel 32: Overzicht praktisch beschikbare bouwmogelijkheden	151
Tabel 33: Aanbod aan te ontwikkelen binnengebieden.....	151
Tabel 34: Overzicht aanbod woonuitbreidingsgebieden	152
Tabel 35: Overzicht te schrappen woonuitbreidingsgebieden	152
Tabel 36: Overzicht aanbod terreinen van openbare sector	152
Tabel 37: Overzicht aanbod door verdichting	152
Tabel 38: Overzicht samenvatting praktische aanbod	153
Tabel 39: Evolutie aantal gezinnen bij gesloten prognose	153
Tabel 40: Verdeling taakstelling wonen buitengebied versus stedelijk gebied.....	154
Tabel 41: Aantal particuliere woningen per kern van het buitengebied.....	154
Tabel 42: Behoeft per kern van het buitengebied	154
Tabel 43: Confrontatie woningaanbod en -behoefte	154
Tabel 44: Aanbod bedrijventerreinen stedelijk gebied.....	156
Tabel 45: Aanbod bedrijventerreinen buitengebied	156

Tabel 46: Overzicht theoretisch aanbod bedrijventerreinen	157
Tabel 47: Kwantitatieve taakstelling bedrijventerreinen van het stedelijk gebied Kortrijk in ha.	158
Tabel 48: Overzichtstabel invulling van de taakstelling bedrijventerreinen voor het stedelijk gebied Kortrijk	158
Tabel 49: Overzicht verdeling taakstelling per bedrijventerrein	158
Tabel 50: Toetsing aanbod-behoefte lokale bedrijventerreinen en buitengebied	159
Tabel 51: Resultaten enquête bedrijven buitengebied	160

Inhoudsopgave figuren

Figuur 1: Aantal inwoners 2005	20
Figuur 2: Evolutie van de bevolkingsgroei, saldo	22
Figuur 3: Aandeel in het totale aantal vreemdelingen per nationaliteit in Kortrijk (2005).....	26
Figuur 4: Bevolkingsdichtheid (inwoners per km ²)	27
Figuur 5: Gewenste ruimtelijke structuur, RSV	35
Figuur 6: Regionaal stedelijk gebied Kortrijk, RSV	38
Figuur 7: Gewenste Ruimtelijke Structuur West-Vlaanderen	41
Figuur 8: De Leieruimte	42
Figuur 9: De middenruimte	43
Figuur 10: Deelruimte interfluviumruimte	43
Figuur 11: Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk	49
Figuur 12: Stedenpatroon in Zuid-West-Vlaanderen	58
Figuur 13: Open-ruimtegebied noord.....	59
Figuur 14: Kortrijk, 1300	60
Figuur 15: Kortrijk, 1400	61
Figuur 16: Deventer, 1560	61
Figuur 17: Sanderius, 1658	61
Figuur 18: Kortrijk, 1735	62
Figuur 19: Het slopen van de vesten	62
Figuur 20: Kortrijk, 1850	63
Figuur 21: Leiebrug, 1878.....	63
Figuur 22: Stadsuitbreiding rond station en gerechtsgebouw, 1864 ..	64
Figuur 23: Kortrijk, 1894	64
Figuur 24: Rootbakken in de Leie, einde 18 ^e eeuw	64
Figuur 25: Stedenbouwkundig schema Deltapark/Kapel ter Bede ..	101
Figuur 26: Ontwerp Stephane Beel voor Kortrijk Weide.....	133
Figuur 27: Schematische weergave structuur binnenstad	134

Inhoudsopgave kaarten

Kaart 1: Macro-situering van Kortrijk	13
Kaart 2: Meso-situering van Kortrijk	14
Kaart 3: Micro-situering van Kortrijk 1/100.000, Bron: NGI	15
Kaart 4: Bodemgebruik	16
Kaart 5: Deelgemeenten van Kortrijk	17
Kaart 6: Bodemtextuur	17
Kaart 7: Reliëf.....	18
Kaart 8: Lijninfrastructuren.....	18
Kaart 9: Bebouwing	19
Kaart 10: Open ruimte	19
Kaart 11: Gewestplan arrondissement kortrijk 2001	30
Kaart 12: Overzichtskaart BPA's 2006	31
Kaart 13: Beschermden monumenten, stads- en dorpsgezichten en landschappen.....	33
Kaart 14: Grenslijn afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk.....	50
Kaart 15: Deelplannen afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk	51
Kaart 16: Situering projectzone Sint-Denijsestraat	55
Kaart 17: Kortrijk in een grensoverschrijdende regio.....	56
Kaart 18: Lijninfrastructuren.....	58
Kaart 19: GAAP, 1954	65
Kaart 20: De Leievallei en natuurwaarden	69
Kaart 21: Beekvalleien	71
Kaart 22: Bossen.....	72
Kaart 23: Randstedelijke groengebieden	75
Kaart 24: nederzittingsstructuur binnenstad	78
Kaart 25: nederzittingsstructuur stadswijken	79
Kaart 26: nederzittingsstructuur randstedelijke kernen.....	81
Kaart 27: nederzittingsstructuur kernen van het buitengebied.....	81
Kaart 28: Situering bedrijventerreinen	101
Kaart 29: Situering historisch gegroeide bedrijven.....	104
Kaart 30: Situering handelsconcentraties.....	106
Kaart 31: Situering grootschalige kleinhandel	106
Kaart 32: Situering perifere kleinhandel	107
Kaart 33: Overzicht toeristische trekpleisters	109
Kaart 34: Toeristische trekpleisters in de binnenstad	110
Kaart 35: Situering sportzalen	111
Kaart 36: Situering zwembaden	112
Kaart 37: Deelruimte binnenstad	135
Kaart 38: Deelruimte stadswijken	140
Kaart 39: Deelruimte Hoog-Kortrijk en Kortrijk Oost	142
Kaart 40: Deelruimte randstedelijke kernen	144
Kaart 41: Deelruimte landelijk gebied en kernen in het landelijk gebied.....	146

ALGEMENE INLEIDING

1. ALGEMENE TOELICHTING OVER STRUCTUURPLANNING

In antwoord op de ruimtelijke probleemstellingen en op de tekortkomingen in het bestaande instrumentarium heeft de Vlaamse regering beslist om een ruimtelijk beleid te voeren gebaseerd op structuurplanning. Het decreet op de ruimtelijke ordening van 18 mei 1999, dat op 1 mei 2000 in werking trad, legt aan elke gemeente de verplichting op om een ruimtelijk structuurplan op te maken. Het structuurplan tekent voor de gemeente de gewenste ruimtelijke structuur uit en het fungeert als een algemeen beleidskader voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.

2. DE BASISKENMERKEN VAN STRUCTUURPLANNING

Een ruimtelijk structuurplan is een beleidsdocument. Het legt de beleidslijnen vast voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van het grondgebied waarvoor het plan wordt opgemaakt. Structuurplanning biedt een kader voor afweging van de ruimteaanpakken van de diverse maatschappelijke activiteiten en geeft prioriteiten en locaties aan. Het bevat dus essentiële keuzes over de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied. De beleidskeuzes zijn onderbouwd en gemotiveerd en vormen een samenhangend ruimtelijk beleid. Het structuurplan is een beoordelingsbasis voor uitvoeringsplannen. Structuurplanning is een proces waarbij gelijktijdig gewerkt wordt op drie sporen:

- de uitwerking van een langetermijnvisie op de

- gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de stad;
- het inspikken op dringende problemen en kansen;
- het creëren van een maatschappelijk draagvlak.

3. WAAROM EEN STRUCTUURPLAN OPMAKEN?

Decretale verplichting

Het decreet stelt dat, naast het Vlaamse Gewest en de provincies, alle gemeenten een ruimtelijk structuurplan moeten opmaken.

Subsidiariteit

De bevoegdheden worden verdeeld onder de Vlaamse, de provinciale en de gemeentelijke overheden. De rol die het gewest, de provincie en de gemeente vervullen, wordt bepaald door het *subsidiariteitsprincipe*. Dit wil zeggen dat beslissingen moeten worden genomen op het meest geschikte niveau. Een hogere overheid treedt maar op als de doelstellingen van het overwogen optreden niet door het lager niveau kunnen worden verwezenlijkt.

Een goed ruimtelijk bestuur

Structuurplanning beoogt de duurzame ruimtelijke ontwikkeling: aan de behoeften van deze generatie voldoen zonder de mogelijkheden van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Structuurplanning maakt een samenhangend ruimtelijk beleid mogelijk; tussen verschillende sectoren onderling waarbij korte-termijnprogramma's gekaderd zijn in een lange-termijnvisie. Een structuurplan geeft een onderbouw aan en inzicht in de beleidsbeslissingen.

4. EEN RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VOOR DE STAD KORTRIJK

Oorspronkelijk werd in het kader van het opmaken van het GAPAK (gemeenschappelijk plan van aanleg voor het arrondissement Kortrijk) gestart met het opmaken van een globaal ontwikkelingsschema voor de binnenstad en de omliggende kernen. Daarvoor werd een stuurgroep opgericht die verschillende malen is samengekomen. Na de komst van het nieuwe decreet op de ruimtelijke ordening werd door de gemeenteraad van Kortrijk op 13 november 1998 beslist tot het opmaken van een Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan. Hiermee wil de stad een kader opmaken voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Kortrijk.

Het voorbereidende werk, dat opgemaakt werd in het kader van het GAPAK, werd gebruikt als aanzet voor het opmaken van een oriëntatienota. Deze werd opgemaakt begin 1999.

Intussen was het Vlaamse Gewest gestart met het opmaken van een voorstel van afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk op basis van een hypothese van gewenste ruimtelijke structuur. Het voorstel werd opgemaakt in samenwerking met een beleidsgroep en een ambtelijke werkgroep. Dit proces heeft uiteindelijk geleid tot een voorstel van afbakening met actieplan (rapport mei 2000). Dit voorstel vormde de basis voor het opmaken van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan van afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk dat definitief werd vastgesteld op 20 januari 2006.

Beide processen, namelijk het opmaken van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan en het afbakenen van het regionaalstedelijk gebied hebben elkaar beïnvloed. Het proces van het structuurplan werd een tijdlang stilgelegd. Het werd actief hernomen in het voorjaar van 2001.

In oktober 2002 werd een eerste schetsontwerp opgemaakt. Het document was het resultaat van verschillende besprekingen met het college van burgemeester en schepenen. Het document werd ter bespreking voorgelegd op de vergadering met de GECORO op 23 oktober en 19 december 2003.

De visie op de ontwikkeling van de stad werd verder uitgediept via stadsontwerpen voor het Buda-eiland, Kortrijk-Weide, stationsomgeving en Conservatoriumplein, binnenring, Bijstand,... . De resultaten van de studies zijn verankert in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan.

De teksten werden verder afgewerkt, samen met de verschillende diensten van de stad en besproken met het CBS.

Dit heeft uiteindelijk geleid tot een voorstel van voorontwerp dat voorgelegd wordt het bestuurlijk overleg met de provincie en het Vlaams Gewest. Het bestuurlijk overleg vond plaats op 7 december 2005.

Het voorontwerp werd opgemaakt. Op de plenaire vergadering van 20 maart 2006 werd het voorontwerp gunstig geadviseerd. De GECORO gaf op 29 maart 2006 gunstig advies. Uiteindelijk werden de laatste aanpassingen goedgekeurd door het CBS op 25 april 2006.

De gemeenteraad van de stad Kortrijk heeft het ontwerp van structuurplan voorlopig vastgesteld op

5. SAMENWERKING EN COMMUNICATIE

In het planningsproces spelen onderstaande instanties en groepen een actieve rol.

5.1. Projectteam

Het projectteam is belast met de inhoudelijke planvorming van het structuurplan. Het is de motor van het planningsproces en formuleert bevindingen, visies en concepten.

Het projectteam bestaat uit een afvaardiging van het College van Burgemeester en Schepenen, afgevaardigden van de directie stadsplanning en -ontwikkeling en de opdrachthouder.

5.2. Stedelijke werkgroepen

Voor het overleg met de diverse sectoren van het stadsbeleid wordt het projectteam uitgebreid met vertegenwoordigers van andere directies, en dit in functie van de te behandelen onderwerpen.

5.3. Stuurgroep

De stuurgroep is het forum waar de georganiseerde bevolking op gemeentelijk niveau rechtstreeks in dialoog kan treden met de beleidsverantwoordelijken en de deskundigen. De stuurgroep bestaat uit vertegenwoordigers van het projectteam, van de belangengroepen, van de socio-culturele raden en van de verschillende politieke partijen. Zij brengt advies uit over de visies, conceptelementen en voorstellen in de verschillende stappen van het planningsproces. Oorspronkelijk wordt verder gewerkt met de stuurgroep die samengesteld werd in functie van het GAPAK. Later in het proces functioneert de GECORO als stuurgroep.

5.4. College van Burgemeester en Schepenen

Op specifieke momenten geeft de ontwerper toelichting over de stand van zaken teneinde goedkeuring te bekomen voor het voortzetten van het proces.

5.5. Gemeenteraad

De gemeenteraad heeft het laatste woord en keurt uiteindelijk het structuurplan goed. Tijdens het proces wordt de gemeenteraad geïnformeerd via de verenigde secties.

5.6. Informatie naar de bevolking

Bij de opstart van het structuurplan werd een katern aan de infokrant toegevoegd met informatie over het opmaken van het structuurplan.

De stad heeft de intentie om bij de opstart van het openbaar onderzoek een infocampagne op touw te zetten. Daarvoor wordt beroep gedaan op een extern communicatiebureau.

5.7. Overleg met de aanpalende gemeenten

Grensoverschrijdend overleg is noodzakelijk. De discussie en het overleg over de grote lijnen en de visie-elementen die een invloed hebben op de aanpalende gemeenten werd gevoerd naar aanleiding van het opmaken van het voorstel van afbakening van het regionaalstedelijk gebied. Daarnaast werd er overleg gepleegd met Kuurne en Lendeledede in verband met de dorpskern St-Katharina, die is gelegen op grondgebied Kortrijk, Kuurne en Lendeledede.

DEEL I : INFORMATIEF DEEL

Het informatief gedeelte biedt de nodige informatie tot het vormen van een visie over een gewenste ruimtelijke structuur. Deze informatie wordt weergegeven in 4 hoofdstukken:

- kennismaking met de stad Kortrijk;
- planningscontext;
- bestaande ruimtelijke structuur;
- ruimtebehoeften van maatschappelijke sectoren.

KENNISMAKING MET DE STAD KORTRIJK

De stad Kortrijk is gelegen in het zuidoosten van de provincie West-Vlaanderen:

- ten zuiden van Brugge en Roeselare,
- ten zuidwesten van Gent,
- ten noorden van Moeskroen en Doornik (Henegouwen, Wallonië),
- ten noordoosten van Tourcoing, Roubaix en Lille (Frankrijk),
- ten oosten van Ieper.

Kortrijk wordt begrensd door Lendelede en Kuurne in het noorden, Harelbeke en Zwevegem in het oosten, Spiere en Moeskroen in het zuiden en door Menen, Wevelgem en Ledegem in het westen. De grens met Moeskroen is ook de grens met de provincie Henegouwen.

Kortrijk heeft een oppervlakte van 8.003 ha en een inwonersaantal van 74.340 (929 inw./km²) (1 januari 2003). De stad bevat de deelgemeenten Kortrijk, Heule, Bissegem, Marke, Aalbeke, Rollegem, Bellegem en Kooigem. De eerste vier vormen een onderdeel van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk en de verstedelijkte band Menen-Kortrijk-Waregem. De laatste vier bestaan uit kernen gelegen in een meer open en landelijk gebied.

De stad Kortrijk is gelegen langs de internationale verbinding tussen Nederland en Frankrijk en is de grootste stad van Zuid-West-Vlaanderen. Mede dank zij de vlotte bereikbaarheid vanop elk niveau speelt Kortrijk een belangrijke en bovenlokale rol in de tewerkstelling en in het aanbod aan voorzieningen en diensten.

KAARTMATERIAAL

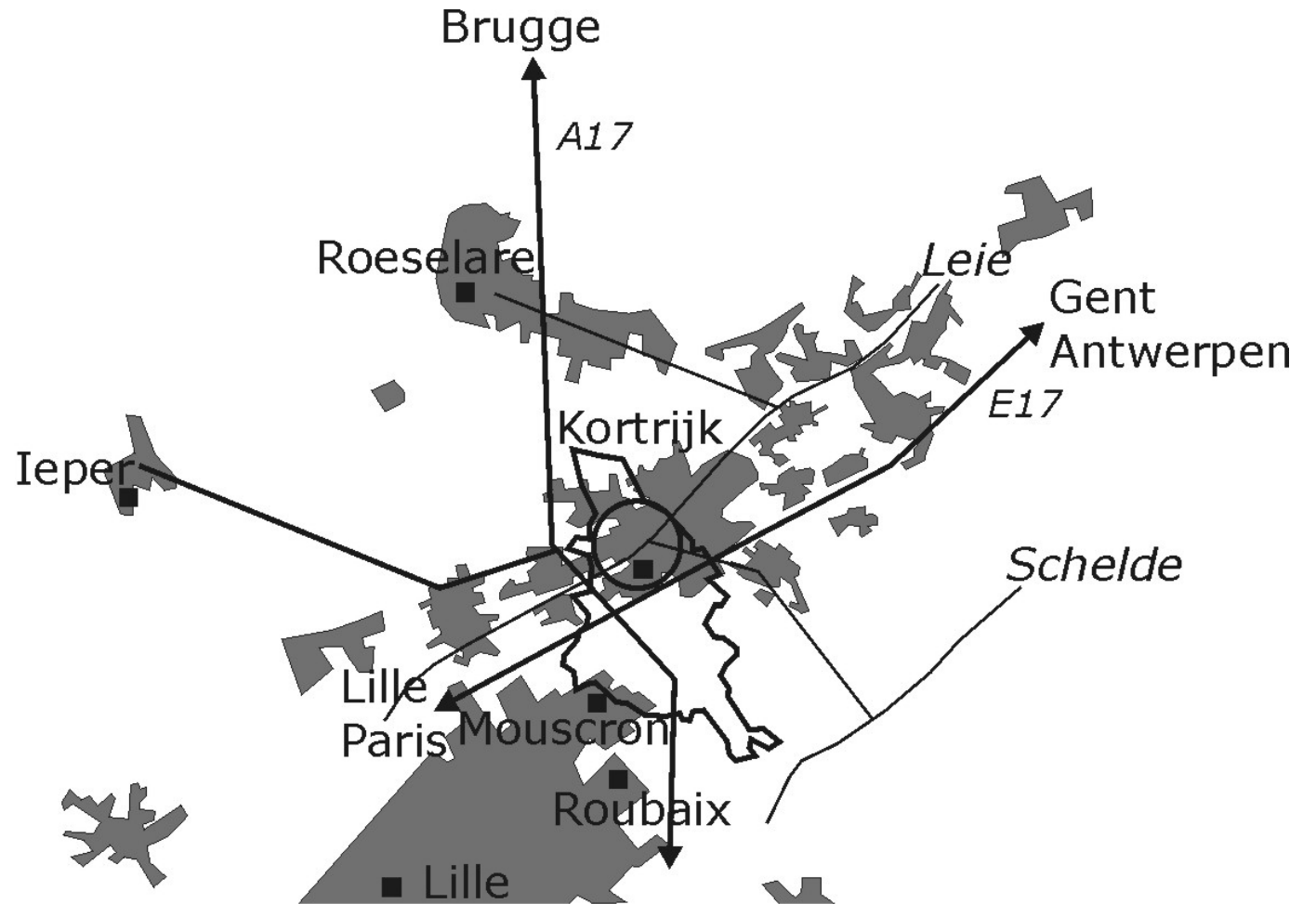
Macro-situering van Kortrijk



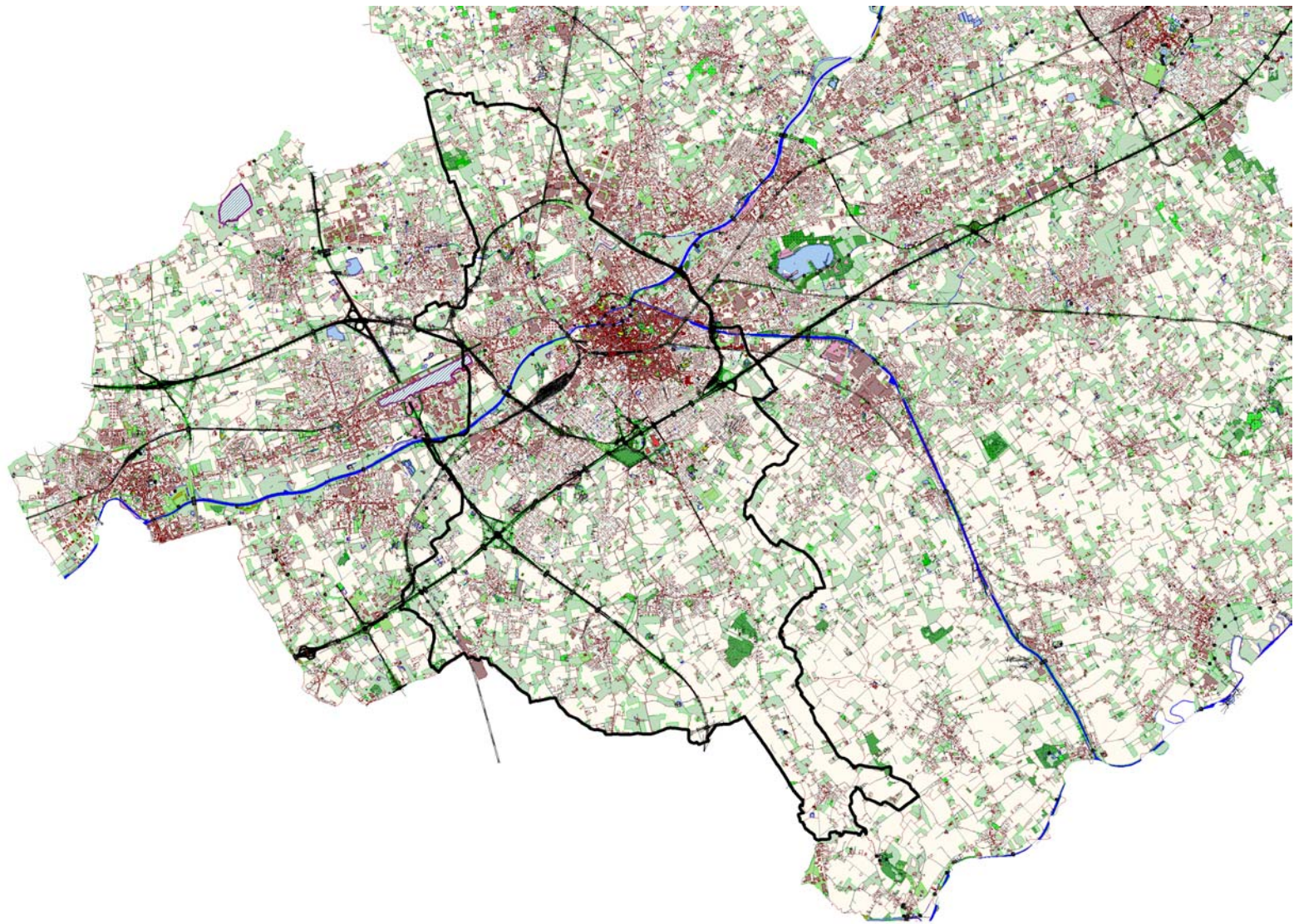
Kaart 1: Macro-situering van Kortrijk

Meso-situering van Kortrijk

Kaart 2: Meso-situering van Kortrijk

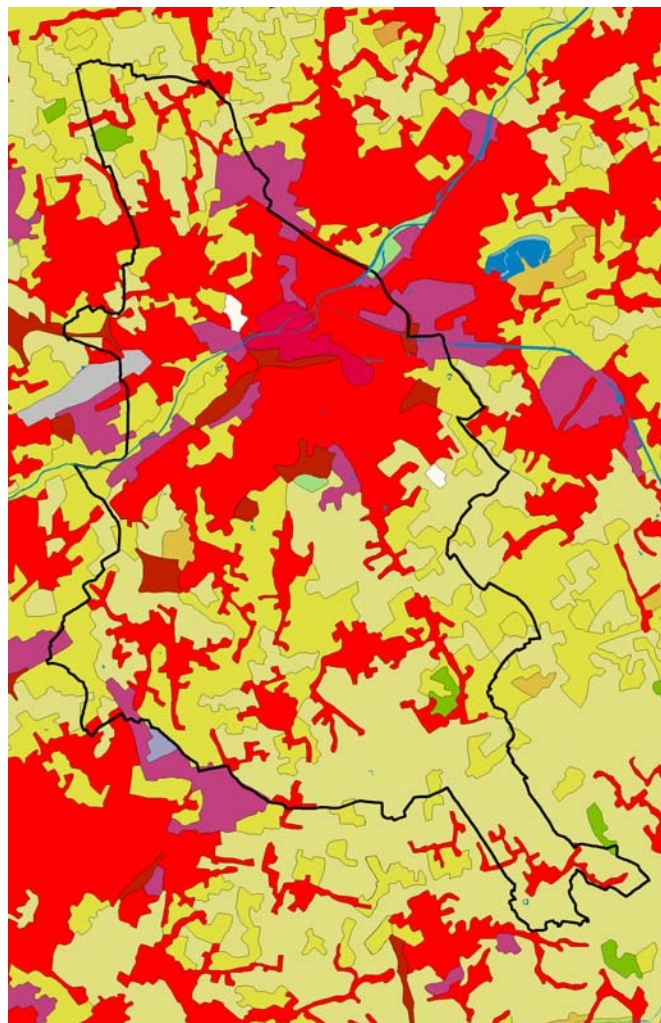


Micro-situering van Kortrijk



Kaart 3: Micro-situering van Kortrijk
1/100.000, Bron: NGI

Bodemgebruik

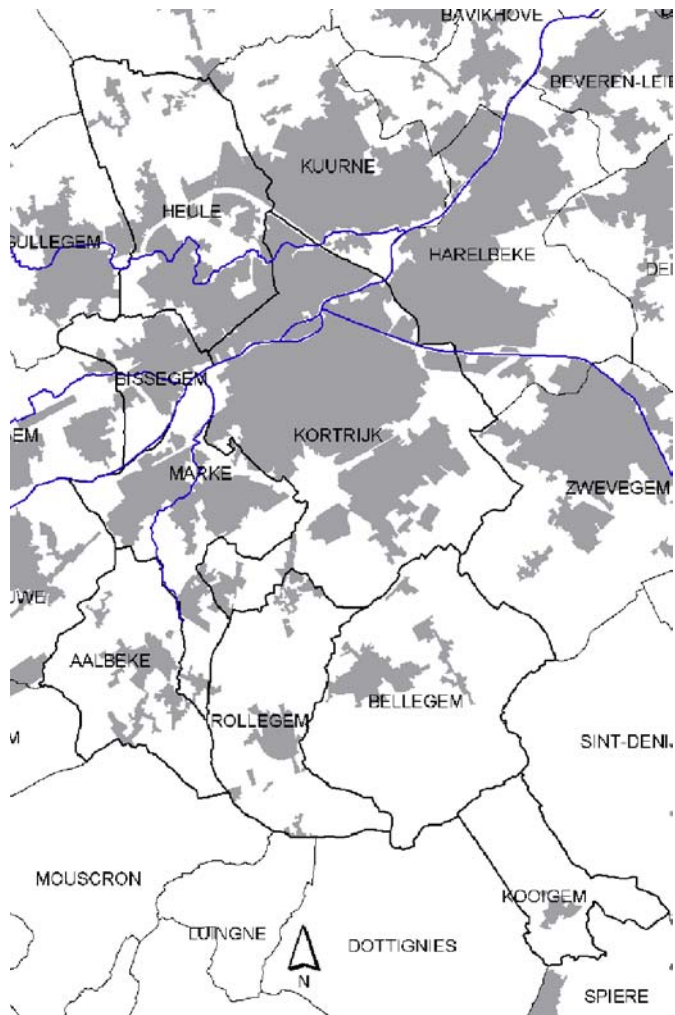


- 111 aaneengesloten bebouwing
- 112 discontinue bebouwing
- 121 industrie- of handelszones
- 122 wegen en spoorwegen met bijhorende oppervlakken
- 123 havengebieden
- 124 luchthavens
- 131 ontginningsplaatsen
- 132 stortplaatsen
- 133 constructieplaatsen
- 141 groene stedelijke gebieden
- 142 sport- en recreatiegebieden
- 211 niet geïrrigeerd akkerland
- 222 boomgaarden
- 231 weiland
- 242 landbouwareaal met complexe percelering
- 243 landbouwareaal met aanwezigheid van natuurlijke vegetatie
- 311 loofbossen
- 312 naaldbossen
- 313 gemengde bossen
- 321 natuurlijk grasland
- 322 heide en struikgewas
- 324 overgangsbos
- 331 strand, duinen, zandoppervlakken
- 411 moeras
- 412 veenmoeras
- 421 zoutmoeras en schorren
- 423 slikken
- 444 niet geklasseerd
- 511 waterlopen
- 512 wateroppervlakken
- 522 estuaria
- 523 zee
- 888 rest

Kaart 4: Bodemgebruik

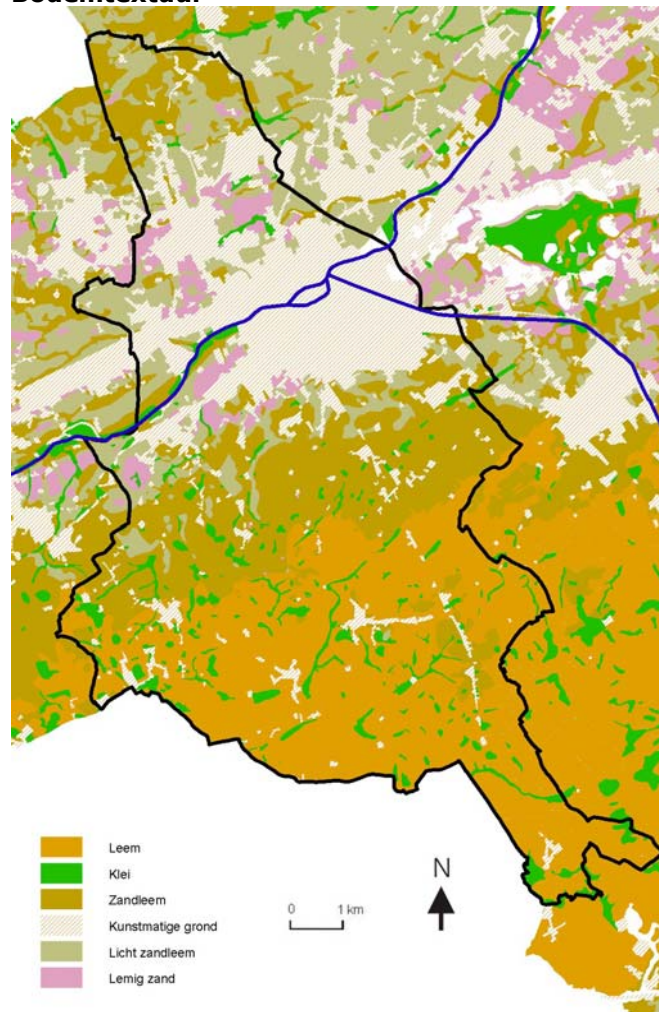
Bron: Corine Landcover

Deelgemeenten van Kortrijk



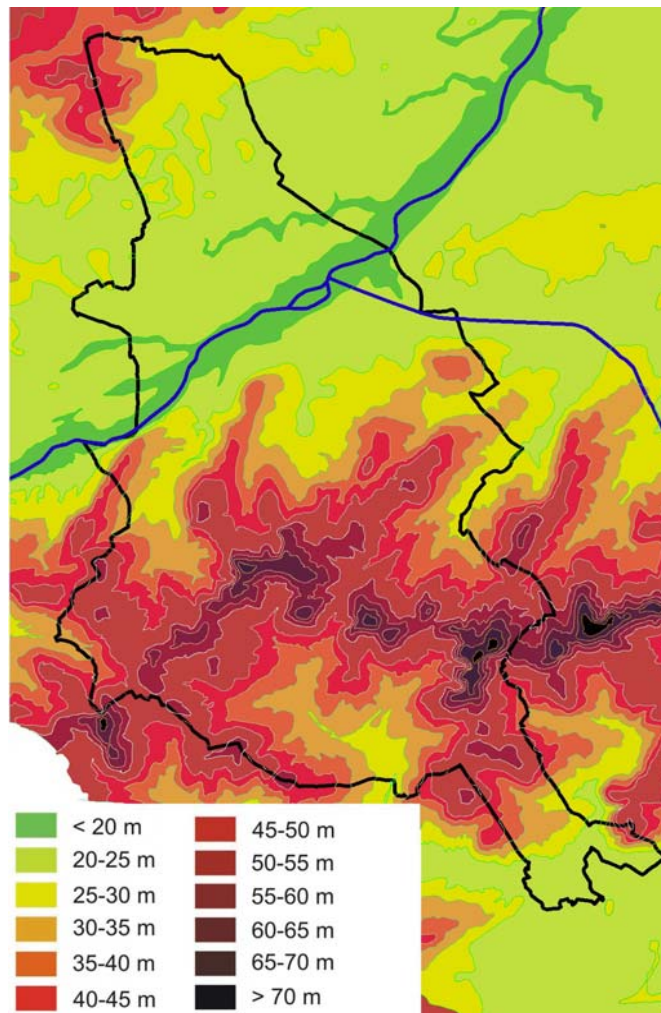
Kaart 5: Deelgemeenten van Kortrijk

Bodemtextuur



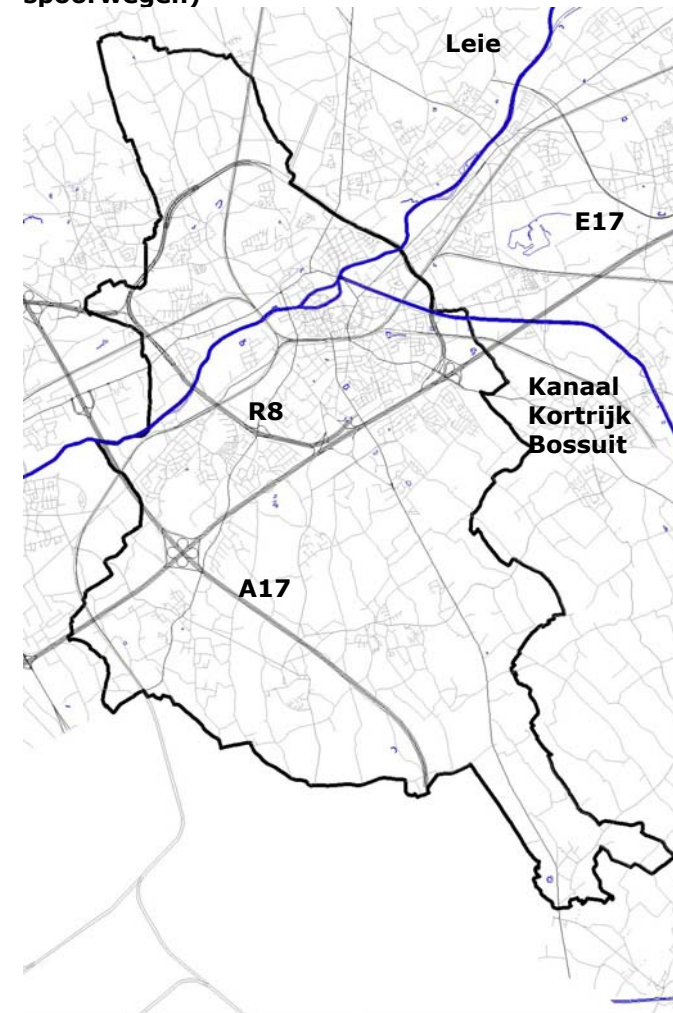
Kaart 6: Bodemtextuur

Reliëf



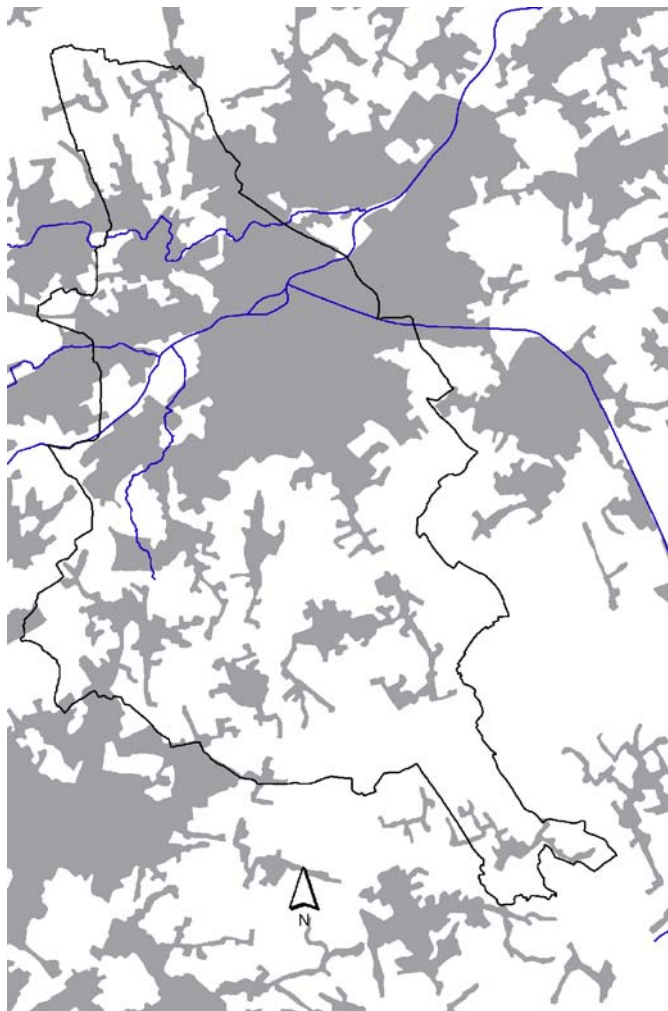
Kaart 7: Reliëf

Lijninfrastructuren (water-, auto- en spoorwegen)



Kaart 8: Lijninfrastructuren

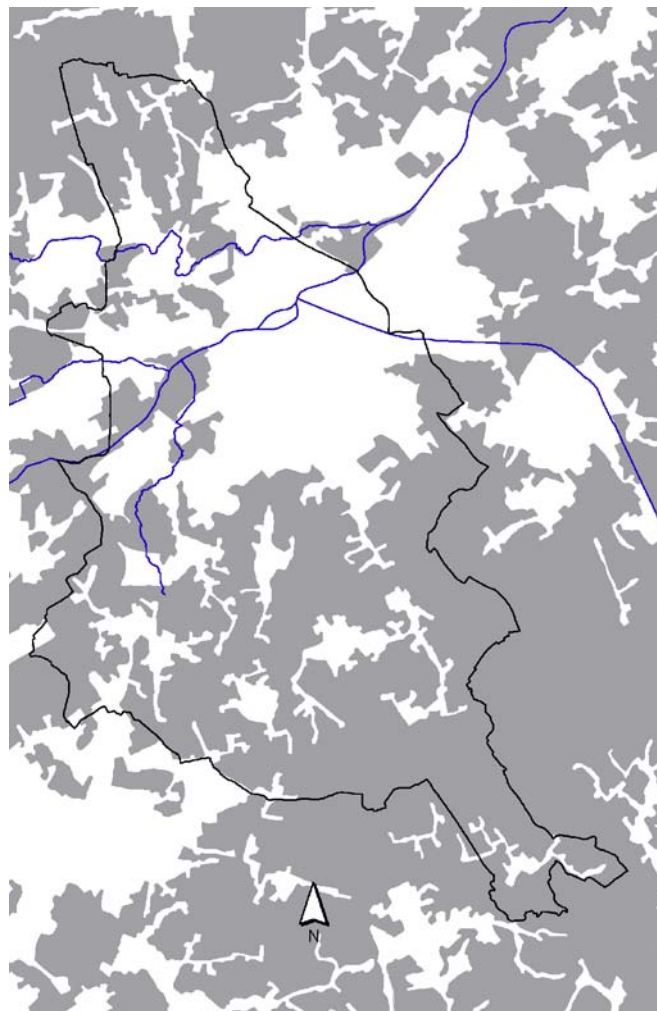
Bebouwing



Kaart 9: Bebouwing

Bron: Corine landcover, eigen bewerking

Open ruimte



Kaart 10: Open ruimte

Bron: Corine landcover, eigen bewerking

1. KENCIJFERS

Voor de opmaak van het structuurplan zijn diverse bronnen gebruikt. Hierdoor is het mogelijk dat het cijfermateriaal afwijkt naargelang de bron die werd geraadpleegd.

1.1. Oppervlakte en bodembezetting

De stad Kortrijk heeft een oppervlakte van 8.003 ha. Iets meer dan 40% van het oppervlak ligt binnen het huidige voorstel van het afgebakende stedelijk gebied. Ongeveer 60% van de totale oppervlakte behoort tot het theoretisch afgebakend buitengebied.

Volgens de statistieken van de bodembezetting van het N.I.S. was, in 1998, 26% van de totale oppervlakte bebouwd. In 1985 bedroeg het aandeel bebouwde oppervlakte slechts 21%. 54% van de totale oppervlakte werd in 1998 gebruikt als landbouwoppervlakte (grasland en akkerland). Het oppervlakte-aandeel bossen bedroeg amper 1%. 2% werd ingenomen door tuinen en parken.

1.2. Demografie¹

1.2.1. Inwonersaantal (2005)

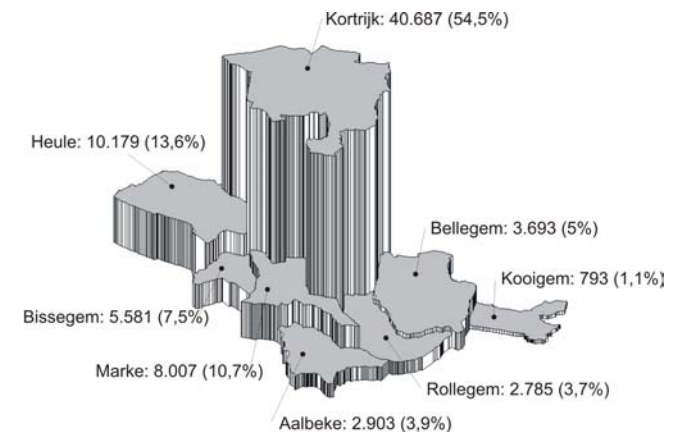
Op 1 januari 2005 telt Kortrijk 73.625 inwoners, waaronder 35.897 mannen en 37.728 vrouwen (bron: NIS). Samen vormen ze ongeveer 31.468 particuliere gezinnen. In 1991 waren er nog 76.127 inwoners in 30.090 gezinnen. Deze inwoners wonen in 8 deelgemeenten. Ruim 64.500 mensen of 85 % van de bevolking woont in het afgebakende stedelijk gebied van Kortrijk of in de deelgemeenten Kortrijk,

¹ Stadsmonografie Kortrijk 2003, blz. 29-37

Marke, Bissegem en het deel binnen de R8 van Heule. De overige 15% van de bevolking of ongeveer 10.500 mensen woont in het buitengebied: Aalbeke, Rollegem, Kooigem en het deel ten noorden van de R8 van Heule.

Het inwonersaantal heeft een negatieve tendens. Tussen 1991 en 2005 is het inwonersaantal met 2.502 personen gedaald. In 2002 (74.558 inw) was een kleine stijging waarneembaar tov van 2001 (74.543 inw) maar deze trend heeft zich niet doorgezet naar 2005 (73.625 inw).

Figuur 1: Aantal inwoners 2005



Bron : Stad Kortrijk – Dienst Bevolking, jaarverslagen

Voor een diepgaander analyse van de evolutie van de bevolking moeten enerzijds de natuurlijke loop van de bevolking en anderzijds de migratiebewegingen gekend zijn. Dan pas kunnen we een uitspraak doen over de toe- of afname van de bevolking. De natuurlijke loop analyseert men aan de hand van het geboorte- en sterftcijfer. Wanneer het verschil tussen beide positief is, spreekt men van natuurlijke aangroei. Bij het migratiesaldo bekijken we het aantal in- en uitwijkingen. Bij een positieve balans spreken we

hier van een positieve migratiecoëfficiënt. Als de som van de natuurlijke aangroei en migratiecoëfficiënt positief is, neemt de bevolking toe.

Naast de omvang van de bevolking is ook de samenstelling ervan een belangrijk gegeven. We gaan enerzijds de grootte van de verschillende leeftijdscategorieën na. Heeft een stad bijvoorbeeld een relatief jonge of oudere bevolking en wat zijn de verhoudingen tussen deze leeftijdscategorieën? Anderzijds kunnen we de verschillende nationaliteiten nagaan. Heeft een stad veel vreemdelingen en welke nationaliteit bezitten ze?

We bespreken achtereenvolgens de natuurlijke loop van de bevolking, de migratiebewegingen, de verhoudingen van de leeftijdscategorieën en de vreemdelingen in Kortrijk.

1.2.2. Natuurlijke loop

1.2.2.1. Geboortesaldo

Tabel 1: Evolutie van het geboortesaldo

	Kortrijk	Centrumsteden	Vlaanderen
1992	12,0	12,7	12,1
1993	12,1	12,2	11,7
1994	12,0	11,9	11,1
1995	11,1	11,6	11,0
1996	11,4	11,5	10,9
1997	10,5	11,7	10,9
1998	10,6	11,4	10,7
1999	9,5	11,2	10,4
2000	10,4	11,3	10,4
2001	9,8	11,2	10,2
2002	9,5	11,2	10
2003	9,3	11,4	10
2004	10,2	11,9	10,4
2005	10,3	12,2	10,6

Bron: NIS

Het geboortesaldo geeft het aantal geboorten weer per 1.000 inwoners. In het Vlaamse Gewest is het geboortesaldo continu gedaald tot 2003. Vanaf 2004 is een kentering zichtbaar. Tussen 1992 en 2005 is het geboortesaldo gedaald met 1,5%punt. In 2000 is het saldo gelijk gebleven. In de centrumsteden is een analoge beweging zichtbaar. Ook hier nam het geboortesaldo af. Vanaf 2003 is een opwaartse trend zichtbaar. Algemeen worden er meer kinderen geboren in de centrumsteden dan in Vlaanderen.

In 2005 heeft Kortrijk een geboortesaldo van 10,3 of in aantal 760 geboorten. Ten opzichte van 1992 is het geboortesaldo gedaald. Toen werden nog 12 kinderen op duizend geboren. Het saldo is echter niet continu gedaald. Het dieptepunt lag in 2003 met een waarde van 9,3. Het geboortesaldo van Kortrijk is in 2005 beduidend kleiner dan dat van de centrumsteden, maar staat op gelijke voet met dat van het Vlaamse Gewest.

1.2.2.2. Sterftesaldo

Tabel 2: Evolutie van het sterftesaldo

	Kortrijk	Centrumsteden	Vlaanderen
1992	10,9	11,1	9,7
1993	10,6	11,2	10,0
1994	11,1	10,9	9,6
1995	10,2	11,0	9,7
1996	11,4	11,0	9,6
1997	10,5	10,9	9,6
1998	10,0	10,9	9,6
1999	10,8	10,9	9,7
2000	11,2	10,9	9,7
2001	10,8	10,6	9,4
2002	11,1	10,9	9,7
2003	11,4	10,9	9,8
2004	10,3	10,4	9,3
2005	11,5	10,3	9,4

Bron: NIS

Het sterftesaldo geeft het aantal sterfgevallen per 1.000 inwoners weer. Ook hier is het saldo hoger in de centrumsteden dan in Vlaanderen. Gemiddeld sterven er 10 op 1.000 in de steden, voor Vlaanderen zijn dat er gemiddeld 9,4. Het sterftesaldo in zowel Vlaanderen als de centrumsteden is gedurende de laatste tien jaar vrij constant gebleven.

Kortrijk heeft in 2005 een sterftesaldo van 11,5. Het saldo varieerde licht over de jaren heen. Het is gemiddeld iets hoger dan in Roeselare, maar blijft ten opzicht van de dertien steden iets lager. Uitzonderingen zijn 1996 en 2000. In beide jaren heeft Kortrijk in vergelijking met de 13 centrumsteden een iets hoger saldo.

1.2.2.3. Natuurlijke aangroei

Tabel 3: Evolutie van de natuurlijke aangroei

	Kortrijk	Centrumsteden	Vlaanderen
1992	1,0	1,6	2,4
1993	1,5	0,9	1,7
1994	1,0	1,0	1,5
1995	0,8	0,6	1,3
1996	0,0	0,5	1,3
1997	0,0	0,8	1,4
1998	0,6	0,5	1,0
1999	-1,4	0,3	0,8
2000	-0,8	0,4	0,7
2001	-1	0,6	0,8
2002	-1,6	0,3	0,3
2003	-2,1	0,5	0,2
2004	-0,1	1,5	1,1
2005	-1,2	N/A	1,2

Bron: NIS

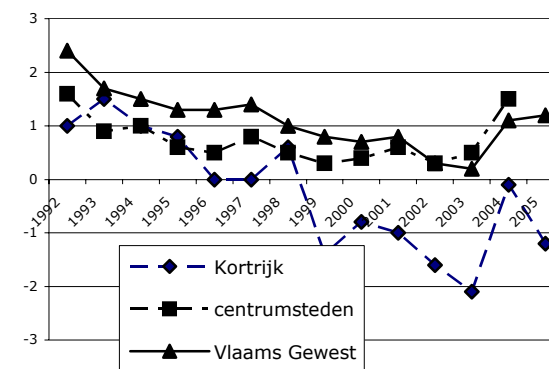
Het verschil tussen geboorte- en sterftesaldo geeft de natuurlijke aangroei weer.

Vlaanderen zag zijn natuurlijke aangroei met de jaren kleiner worden. In 2000 is hij nog 0,7%, wat een afname betekent van 1,7% punt tov 1992.

Sedert 2004 is een stijging van de natuurlijke aangroei zichtbaar. Het natuurlijke saldo is in de centrumsteden steeds kleiner geweest dan in Vlaanderen, maar is altijd positief gebleven.

Kortrijk vertoont nogal wat variatie in zijn natuurlijke aangroei. In 1996 en 1997 was er een nulgroei. Vanaf 1999 daalt het saldo onder nul, wat duidt op een natuurlijke afname van de bevolking. Kortrijk heeft in 2000 een saldo van -0,8, wat ver onder het saldo ligt van Roeselare (0,1), de centrumsteden (0,4) en het Vlaamse Gewest (0,7). 2003 was het dieptepunt voor Kortrijk.

Figuur 2: Evolutie van de bevolkingsgroei, saldo



Bron: NIS

1.2.3. Migraties

1.2.3.1. Immigraties

Tabel 4: Evolutie van het immigratiesaldo

	Kortrijk	Centrumsteden	Vlaanderen
1992	36,7	38,4	40,2
1993	36,7	38,8	40,7
1994	36,2	39,1	41,5
1995	36,3	39,4	41,6
1996	35,3	39,0	42,0
1997	37,2	40,5	42,2
1998	35,4	40,3	42,1
1999	36,1	42,2	42,2
2000	36,7	42,0	41,7
2001	37,2	41,7	41,5
2002	36	43,8	43
2003	38,4	43,2	43,7
2004	37	43,8	44,7
2005	40,3	44,9	45,9

Bron: NIS

Tot de immigranten behoren alle inwijkelingen die uit andere gemeenten komen, zij die afkomstig zijn uit het buitenland en de heringeschrevenen (personen die in het vorige jaar ambtshalve geschrappt werden en die in een andere (meestal) of in dezelfde gemeente (zelden) worden ingeschreven).

De algemene trend, zowel in Vlaanderen als in de 13 centrumsteden, is stijgend. De immigratiecoëfficiënt in Vlaanderen nam toe met 4,7%punt, die in de centrumsteden met 6,5%punt. Enkel in 1998 en 2000 is er sprake van een daling. In de dertien centrumsteden was er ook een kleine afname in 1996. De immigratiecoëfficiënt van de centrumsteden is steeds lager geweest dan die van Vlaanderen. Dat geldt niet meer in 2000 en 2002 want met een coëfficiënt van 42 overtreffen de centrumsteden het saldo van Vlaanderen (41,7).

Evenals in de centrumsteden heeft Kortrijk een stijgende trend in het immigratiesaldo. Ten opzichte van de centrumsteden verloopt deze stijging uitgesteld. Waar de centrumsteden tussen 1992 en 2000 een stijging van 3,6% hebben, is het in Kortrijk pas tussen 2000 en 2005 dat deze stijging zich voordoet.

1.2.3.2. Emigraties

Tabel 5: Evolutie van het emigratiesaldo

	Kortrijk	Centrumsteden	Vlaanderen
1992	39,4	39,7	37,5
1993	39,0	41,7	38,6
1994	39,1	43,0	39,7
1995	37,1	42,5	39,9
1996	39,6	42,9	40,3
1997	40,8	44,2	41,4
1998	40,3	42,8	41,0
1999	39,2	43,3	41,2
2000	39,7	41,8	40,4
2001	37,9	38,7	39,4
2002	38,1	39,3	40,1
2003	41,8	41,7	41,1
2004	42,8	42,8	41,8
2005	41,5	43,8	42,7

Bron: NIS

Tot emigranten rekenen we alle uitwijkelingen naar een andere gemeente, naar het buitenland en zij die ambtshalve zijn geschrappt (personen die uit de registers werden geschrappt nadat men hun verdwijning had vastgesteld). Ze worden weergegeven per 1.000 inwoners. In het Vlaamse Gewest blijft de emigratiecoëfficiënt stijgen tot 1997 dat, ook voor de centrumsteden, een hoogtepunt blijkt te zijn. Na dat jaar toont het saldo een gevarieerder beeld en zakt het tot 39,4 in 2001 om vervolgens terug te stijgen tot 42,7. Dit is nog 4,1% punt hoger dan de waarde in 1992. De centrumsteden tellen in verhouding een groter aantal emigranten dan Vlaanderen. Opvallend in de

cijfers is de lage waarde in 2001 (38,7) tov de waarde in 1999 (43,3).

Het emigratiesaldo in Kortrijk stijgt het ene jaar en daalt het volgende jaar weer maar toont een duidelijke opwaartse tendens. De emigratiecoëfficiënt is met 2,1% punt gestegen van 39,4 in 1992 tot 41,5 in 2005. Het emigratiesaldo in Kortrijk is kleiner dan het gemiddelde van de centrumsteden.

1.2.3.3. Migratiesaldo

Tabel 6: Evolutie van het migratiesaldo

	Kortrijk	Centrumsteden	Vlaanderen
1992	-2,7	-1,3	2,7
1993	-2,4	-3,0	2,1
1994	-2,9	-3,9	1,8
1995	-0,8	-3,1	1,7
1996	-4,3	-3,9	1,7
1997	-3,5	-3,7	0,8
1998	-4,9	-2,4	1,2
1999	-3,1	-1,1	1,2
2000	-2,9	0,1	1,3
2001	-0,7	3	2,1
2002	-2,1	4,5	2,9
2003	-3,6	1,5	2,6
2004	-5,8	1	2,9
2005	-1,2	1,1	3,2

Bron: NIS

Het migratiesaldo maakt het verschil tussen immigratie en emigratie. Een positief saldo wijst op een zekere aantrekkingskracht van een regio of stad, bij een negatief saldo gaan er meer mensen weg uit de stad dan erbij komen. Wat het Vlaamse Gewest betreft, bleef het migratiesaldo gedurende de laatste tien jaar steeds positief. Eerst daalde het tot een minimum van 0,8 in 1997, daarna steeg het saldo weer tot 3,2 in 2005. Voor de centrumsteden zien we tot 1999

negatief migratiesaldo. Vanaf 2000 ontstaat een positief saldo. Het migratiesaldo in Kortrijk blijft van 1992 tot 2005 negatief. Het saldo was het meest negatief in 2004 (-5,8).

1.2.4. Verhoudingen van de leeftijds categorieën

1.2.4.1. Groene druk (0-19j)/(20-59j)*100

Tabel 7: Evolutie van de groene druk (%)

	Kortrijk	Centrumsteden	Vlaanderen
1991	44,4	40,7	43,7
1992	44,1	40,6	43,4
1993	43,9	40,6	43,2
1994	43,8	40,6	43,1
1995	43,8	40,7	43,0
1996	44,0	40,9	43,0
1997	44,1	40,9	42,8
1998	44,1	40,8	42,7
1999	43,7	40,6	42,4
2000	43,2	40,4	42,1
2001	42,8	40,0	41,6
2002	42,3	39,4	41
2003	41,8	39,0	40,6
2004	41,5	39,0	40,5
2005	41,4	39,0	40,4

Bron: NIS

De groene druk geeft de verhouding weer tussen het aantal jongeren (0-19j) en de actuele beroepsbevolking (20-59j). Het geeft een beeld van de verhouding tussen de toekomstige (op langere termijn) en de huidige beroepsbevolking. M.a.w. in welke mate zullen de 20 tot 59-jarigen worden vervangen?

De groene druk in het Vlaamse Gewest daalt geleidelijk gedurende de laatste veertien jaren. Dit houdt in dat het aandeel van de groep jongeren

steeds kleiner wordt tov de actuele beroepsbevolking. De daling bedraagt 3,3%punt. In de centrumsteden is de groene druk in 2005 met 1,7%punt gedaald tov 1991. Tijdens deze periode schommelden de waarden regelmatig tussen de 40,4 en 40,9. In 2005 bedraagt de groene druk in de centrumsteden 39. Dit is iets lager dan de groene druk in het Vlaams Gewest (40,4).

Kortrijk volgt de dalende trend van het Vlaamse Gewest. De groene druk is in Kortrijk gedaald met 3%punt van 44,4 in 1991 naar 41,4 in 2006. Toch blijft de groene druk er groter dan in de dertien centrumsteden en Vlaanderen. Dit betekent dat er in Kortrijk meer jongeren zijn tov de actuele beroepsbevolking dan in de centrumsteden en Vlaanderen.

1.2.4.2. Grijze druk (+60j)/(20-59j)*100

Tabel 8: Evolutie van de grijze druk (%)

	Kortrijk	Centrumsteden	Vlaanderen
1991	39,7	41,5	36,1
1992	40,5	41,9	36,5
1993	41,3	42,4	37,1
1994	42,0	42,7	37,5
1995	42,6	43,2	38,1
1996	43,5	43,8	38,6
1997	44,2	44,2	39,0
1998	45,2	44,5	39,5
1999	46,1	44,8	40,1
2000	46,5	44,9	40,5
2001	46,7	44,7	40,6
2002	46,7	44,1	40,5
2003	46,7	43,5	40,5
2004	47,4	43,6	40,9
2005	48,5	43,8	41,5

Bron: NIS

De grijze druk geeft de verhouding weer tussen de 60-plussers en de actuele beroepsbevolking (van 20 tot 59j). Hoe groter de grijze druk, hoe groter de groep ouderen tov de bevolkingsgroep van 20 tot 59j. Zoals men kan zien, is de waarde in het

Vlaamse gewest gestegen van 36,1 in 1991 naar 41,5 in 2005. Ook in de centrumsteden zien we een toename. De grijze druk is er steeds groter geweest dan in Vlaanderen. In 2005 is deze 41,5 in Vlaanderen en 43,8 in de centrumsteden.

Sinds 1998 is de grijze druk in Kortrijk groter dan in de centrumsteden. Dit betekent dus dat er in verhouding een groter aandeel ouderen aanwezig is in Kortrijk. De grijze druk is er gestegen met 8,8%punt van 39,7 in 1991 naar 48,5 in 2001.

1.2.4.3. Afhankelijkheidsratio (0-19j)+(60j)/(20-59j)*100

De afhankelijkheidsratio geeft de verhouding weer tussen de niet-actieve bevolking (zowel jongeren als ouderen) en actieve beroepsbevolking. Bij een waarde kleiner dan 100 is de groep van de niet-actieven kleiner dan deze van de actieve bevolking. Deze ratio geeft een maat weer van de afhankelijkheid tov de actieve beroepsbevolking.

Algemeen steeg de afhankelijkheidsratio in Vlaanderen en de centrumsteden. Dit deed ze met 2,1%punt in Vlaanderen en met 0,3%punt in de steden. In Vlaanderen en de steden stijgt de afhankelijkheidsratio continu tot 1999, sindsdien kent ze een lichte daling in Vlaanderen en een sterkere daling in de centrumsteden. Dit is het gevolg van een sterkere daling van de groene druk dan de stijging van de grijze druk. Vlaanderen heeft in 2005 een afhankelijkheidsratio van 81,9. In de centrumsteden is die 82,5.

Ook in Kortrijk is deze ratio in 2001 (licht) gedaald. De afhankelijkheid in Kortrijk is, met in 2005 een ratio van 89,9, groter dan in de steden.

Tabel 99: Afhankelijkheidsratio

	Kortrijk	Centrumsteden	Vlaanderen
1991	79,8	82,2	79,8
1992	80	82,5	80
1993	80,3	82,9	80,3
1994	80,6	83,3	80,6
1995	81,1	83,9	81
1996	81	84,6	81,5
1997	88,2	83,5	81,8
1998	89,3	83,8	82,2
1999	89,8	84	82,5
2000	89,7	84	82,5
2001	89,6	83,5	82,2
2002	89	82,6	81,6
2003	88,5	81,9	81,2
2004	88,8	82,1	81,3
2005	89,9	82,5	81,9

Bron: NIS

1.2.5. Vreemdelingen

1.2.5.1. Evolutie

Tabel 10: Evolutie van het aantal vreemdelingen

	Kortrijk	Centrumsteden	Vlaanderen
1991	1.803	111.744	258.848
1992	1.989	116.891	268.901
1993	2.086	119.145	273.272
1994	2.152	121.771	281.137
1995	2.168	120.652	283.117
1996	2.185	119.954	283.429
1997	2.272	121.016	288.307
1998	2.283	120.016	288.007
1999	2.255	119.137	289.065
2000	2.352	120.334	293.650
2001	2.334	111.319	280.962
2002	2.502	104.612	275.223
2003	2.520	106.904	280.743
2004	2.604	109.135	288.375
2005	2.668	112.229	297.289

Bron: NIS

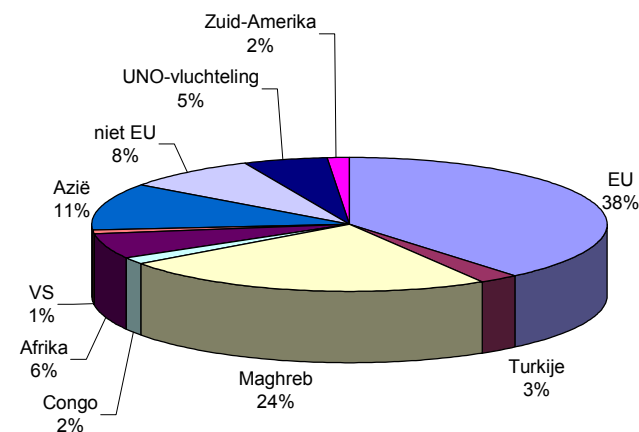
Het Vlaamse gewest telde in 2005 297.289 vreemdelingen. Van de 297.289 vreemdelingen leefden er 112.229 in de centrumsteden. Tussen 1991 en 2000 steeg het aantal vreemdelingen in Vlaanderen tot 5%.

Door het grote aantal regularisaties in 2001 is het aantal fors teruggedrongen tot 1,85%.

Kortrijk heeft in 2005 2.668 vreemdelingen of 3,6% van de totale bevolking. In 1992 was dit maar 2,4%. Kortrijk huisvest in 2005 minder mensen met een andere nationaliteit dan de overige centrumsteden. Daar was het gemiddelde aandeel ten opzichte van de totale bevolking 7,6%.

1.2.5.2. Nationaliteit

Figuur 3: Aandeel in het totale aantal vreemdelingen per nationaliteit in Kortrijk (2005)



Het taartdiagram geeft het procentuele aantal vreemdelingen per nationaliteit weer in Kortrijk in 2005. De grootste groep vreemdelingen zijn nog

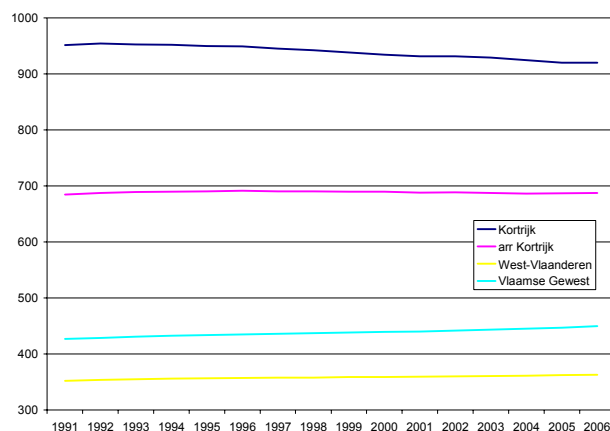
steeds de Europeanen. Op de tweede en de derde plaats komen resp. de Maghrebijnen en de Aziaten. Vergeleken met de centrumsteden is het aandeel Maghrebijnen in Kortrijk groter maar dat van de Turken kleiner.

1.2.6. Aantal woningen

In Kortrijk staan eind 2005 31.315 woningen. De gesloten en halfopen bebouwing komt het meest voor. De open bebouwing heeft een aandeel van ongeveer 20%. De verhouding tussen huur- en koopwoningen is 35-65.

1.2.7. Bevolkingsdichtheid

Figuur 4: Bevolkingsdichtheid (inwoners per km²)



Bron : NIS., Volkstelling 1981 en 1999

In vergelijking met de omliggende steden, neemt de stad Kortrijk een tussenpositie in qua bevolkingsdichtheid. Menen en Kuurne hebben de hoogste bevolkingsdichtheid. Binnen de stad

verschilt de bevolkingsdichtheid sterk naargelang de buurt. Algemeen kan worden gesteld dat hoe verder de buurt van het centrum is gelegen, hoe lager de bevolkingsdichtheid is. Opvallend hierbij is dat nauwelijks één tiende van de statistische sectoren (11 op 112) een dichtheid van 50 inwoners per ha halen. Wanneer we enkel de statistische sectoren van het stedelijke gebied selecteren, bekomen we een gemiddelde bevolkingsdichtheid van 18 inwoners per ha. Dit wijst ook op de aanwezigheid van handel, diensten en voorzieningen in de centrale buurten van Kortrijk. In vergelijking met de andere centrumsteden in Vlaanderen heeft Kortrijk een kleinere bevolkingsdichtheid (932 inw/km² tov 1.218 inw/km²).

1.2.8. Gezinsevoluzione

Tabel 11 : Evolutie van het aantal gezinnen en gezinsgrootte stad Kortrijk

	Aantal particuliere gezinnen	Gemiddelde gezinsgrootte
1970	23.786	3,15
1981	26.811	2,83
1991	30.090	2,53
1999	31.149	2,41
2005	33.090	2,25

Bron : N.I.S., Stad Kortrijk – Dienst Bevolking.
Verwerking : Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening.

Conform de gezinsevoluzione in Vlaanderen volgt de stad Kortrijk de algemene demografische trend. De laatste 30 jaar kent de stad een voortdurende, doch steeds kleiner wordende, toename van het aantal gezinnen. Volgens de gemeentelijke cijfers bedraagt de gemiddelde gezinsgrootte in 1999 2,41.

In 1999 wordt 31% van de gezinnen gevormd door alleenstaanden (9.799 personen) en 32% door gehuwde of samenwonende koppels zonder

kinderen. Vooral het aandeel alleenstaanden is fors toegenomen. Het aandeel 'klassieke' gezinnen, bestaande uit een ouderpaar met kinderen, bedraagt in 1999 37% en is sinds de jaren '70 sterk gedaald.

1.2.9. Samenvattend

Samenvattend kunnen we voor Kortrijk volgende vaststellingen formuleren:

- het geboortecijfer is gelijk aan dat van het Vlaamse gewest;
- het sterftcijfer varieert licht en is iets hoger;
- de natuurlijke aangroei is negatief;
- het immigratiesaldo stijgt;
- het emigratiesaldo is kleiner dan in de centrumsteden;
- de groene druk is hoger dan in de centrumsteden en dan in Vlaanderen;
- de grijze druk is hoger dan in de centrumsteden;
- de grijze druk heeft de groene druk ingehaald;
- de afhankelijkheidsratio is hoger dan in Vlaanderen en de centrumsteden;
- de grootste groep vreemdelingen zijn Europees;
- er is een kleinere bevolkingsdichtheid dan in de centrumsteden;
- het aantal gezinnen stijgt, maar de gezinsgrootte daalt.

PLANNINGSCONTEXT

1. JURIDISCHE CONTEXT

1.1. Gewestplan Kortrijk

Het Gewestplan Kortrijk (vastgesteld bij K.B. van 4 november 1977) geeft op gedetailleerde wijze weer wat de bodembestemming is voor het volledige grondgebied van de Stad Kortrijk. Het gewestplan is een toetsingskader voor vergunningaanvragen en toont de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Deze mogelijkheden zullen binnen het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan worden geëvalueerd en getoetst aan de visie op de gewenste ruimtelijke structuur.

Op het grondgebied van de stad Kortrijk werden verschillende gewestplanwijzigingen doorgevoerd.

Bij besluit van 14 december 1994 werd:

- het deltapark ingekleurd als regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter;
- de zone Beneluxlaan als regionaal gemengde zone voor diensten en handel;
- de zone ten noorden van de KULAK als wetenschapspark;
- het gedeelte tussen spoorweg, Izegemsestraat en Industrielaan als gebied voor milieubelastende industrie.

Bij besluit van 09 juli 1996 werd het tracé voor een gasleiding vastgelegd.

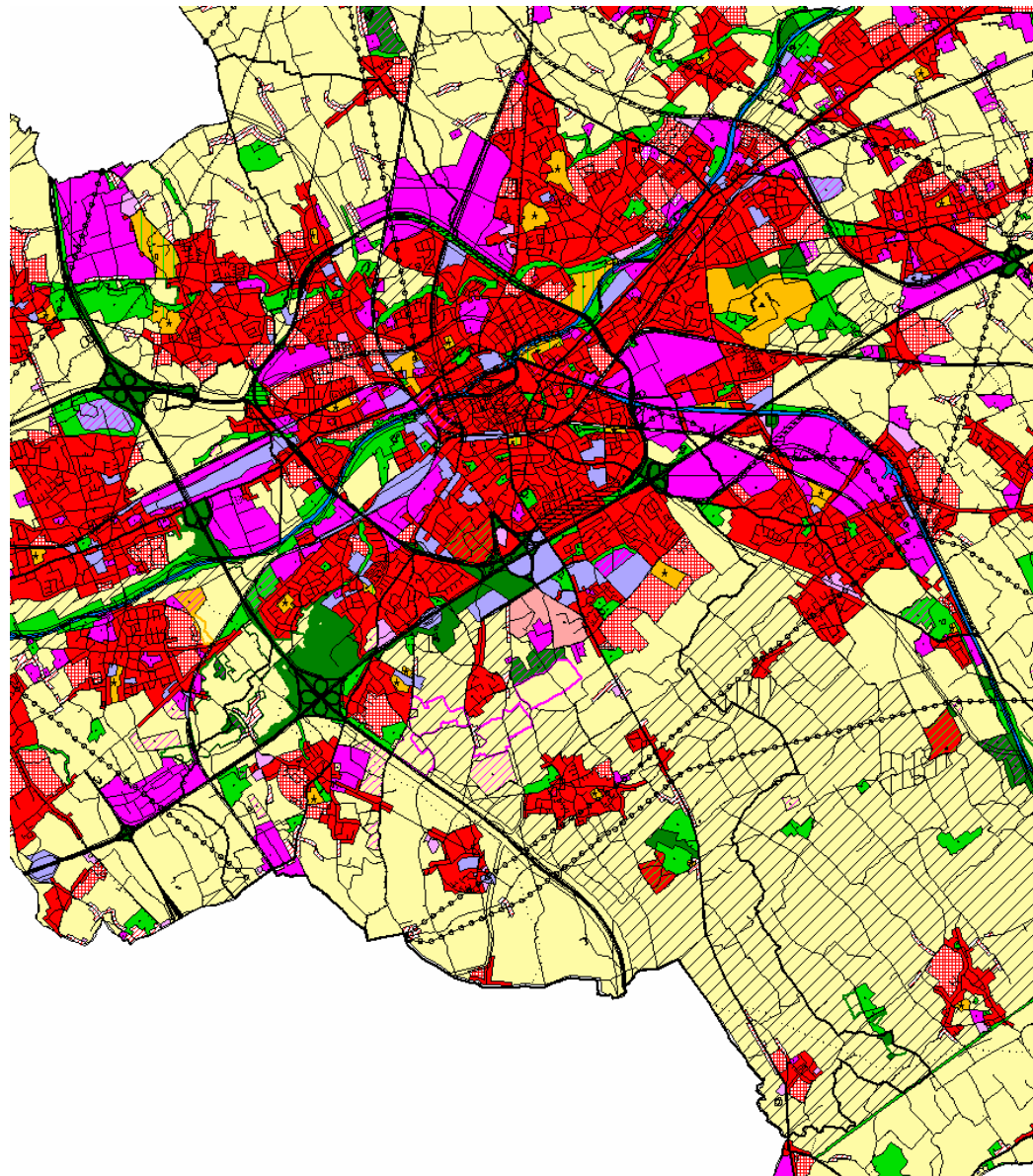
Bij besluit van 23 juli 1998 werd het researchpark opnieuw ingetrokken.

Bij besluit van 10 november 1998 werden volgende wijzigingen aangebracht:

- omschakelen van Kortrijk-Weide als gebied voor stedelijke ontwikkeling;
- omschakeling van het woonuitbreidingsgebied aan de Engelse Wandeling naar gebied voor milieubelastende industrieën;
- intekenen van een deel van het Stadrandbos en het groen lint zuid;
- wijzigen van de nabestemming van het ontginningsgebied te Marke naar natuurgebied;
- inkleuren van het Ei in zone voor gemeenschapsvoorzieningen;
- het voorzien van uitbreidingsmogelijkheden voor Koramic, Barco, Vanlerberghe, Walotex;
- schrappen van verschillende reservatiestroken o.a. voor rechttrekking van de Leie, en tracés van wegen.

Bij besluit van 06 juli 2001 werden volgende wijzigingen aangebracht:

- hernemen van Deltapark, researchpark en dienstzone Beneluxlaan;
- voorzien van ruimte voor het Algemeen ziekenhuis;
- voorzien van ruimte voor uitbreiding Barco en Vandecasteele;
- voorzien van een kleiontginningsgebied en reservegebieden voor kleiontginning ten zuiden van het Kennedypark;
- schrappen van een aantal kleiontginningsgebieden;
- uitbreiding van het Preshoekbos.



- woongebied
- woongebied met cultureel, historische en/of esthetische waarde
- woongebied met landelijk karakter
- woongebied met landelijk karakter en cultureel, historische en/of esthetische waarde
- woonpark
- woonuitbreidingsgebied
- gemengde woon- en industriegebieden
- gebied voor stedelijke ontwikkeling
- SO
- reservegebied voor woonwijken
- gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut
- dienstverleningsgebieden
- RD
- regionale gemengde zone voor diensten en handel
- industriegebieden
- I
- milieubelastende industrieën
- RO
- regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter
- transportzone
- wetenschapspark
- reservegebied voor industriële uitbreiding
- reservegebied voor beperkte industriële uitbreiding
- ambachtelijke bedrijven en kmo's
- ontginningsgebieden
- uitbreiding van ontginningsgebieden
- M
- militaire gebieden
- agrarische gebieden
- landschappelijk waardevolle gebieden
- landelijke gebieden
- agrarische gebieden met ecologisch belang
- P
- parkgebieden
- T
- bufferzones
- groengebied
- N
- natuurgebied
- R
- natuurgebied met wetenschappelijke waarde of natuurreservaten
- NE
- gebied voor natuureducatieve infrastructuur
- bosgebieden
- uitbreidingsgebied voor bos
- recreatiegebieden
- ★
- gebieden voor dagrecreatie
- ▲
- gebieden voor verblijfrecreatie
- RP
- recreatieve parkgebieden
- G
- golfterrein
- gebied met toeristische waarde
- waterwinningsgebied

0 250 500 750 1000 m

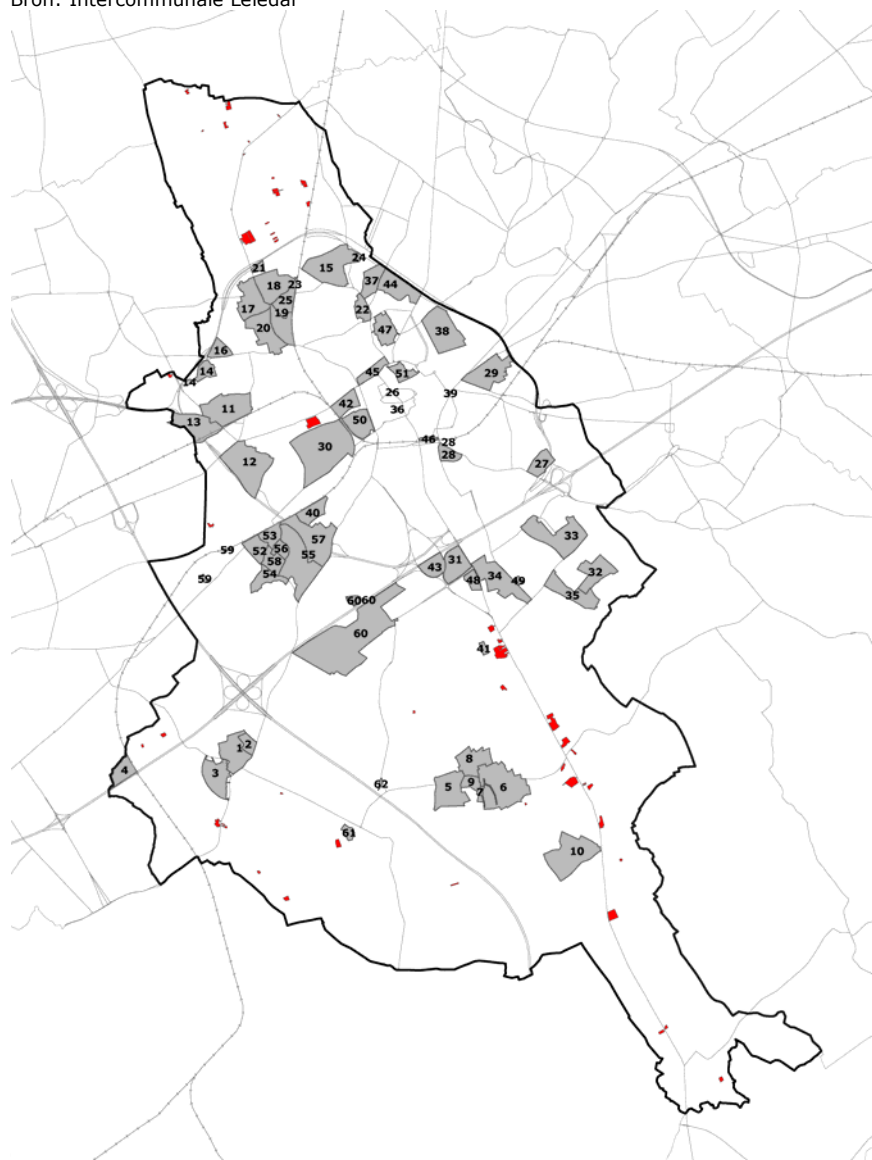


Kaart 11: Gewestplan arrondissement kortrijk 2001

1.2. Bijzondere plannen van aanleg (BPA)

Kaart 12: Overzichtskaart BPA's 2006

Bron: Intercommunale Leiedal



- | | | | |
|----|----------------------------------|----|---------------------------------------|
| 1 | Aal001c-Dorpskom | 33 | Kor033-1a-Lange Munte |
| 2 | Aal001d-Aalbeke Dorpskom | 34 | Kor033-2-Sint Denijsweg |
| 3 | Aal003-Papeye | 35 | Kor033-4-Kerkhof Hoog Kortrijk |
| 4 | Aal004-Industriezone LAR | 36 | Kor048-Ramen |
| 5 | Bel002b-Zwingelweg | 37 | Kor049-De Warande |
| 6 | Bel003c-Nieuwstraat | 38 | Kor054-Antoon Van Dycklaan |
| 7 | Bel003d-Nieuwstraat | 39 | Kor058-Gentsepoort |
| 8 | Bel004a-Centrum Noord | 40 | Kor061-Engelse Wandeling |
| 9 | Bel005a-Centrum Zuid | 41 | Kor066-Elleboogstraat |
| 10 | Bel006-Bellegembos | 42 | Kor068-Blekerij |
| 11 | Bis002c-Vijfwegen | 43 | Kor075-Het Ei |
| 12 | Bis056-Driekerkenstraat | 44 | Kor076-Ringlaan |
| 13 | Bis064-Zonnekestraat | 45 | Kor078-Koningin Astridpark |
| 14 | Bis069-Bedrijventerrein Bis-Heu | 46 | Kor082-Spoorweglaan |
| 15 | Heu006a-Kromme Olm | 47 | Kor083-Watermolenstraat-Iepersestraat |
| 16 | Heu010a-Kransvijver | 48 | Kor089-'t Hooghe |
| 17 | Heu015-Heule Park | 49 | Kor090-E. Sabbelaan |
| 18 | Heu016-Lagaeplein | 50 | Kor091-Kortrijk Weide |
| 19 | Heu017-Stijn Streuvelslaan | 51 | Kor092-Sint-Amandscollege |
| 20 | Heu018-Rodenbachlaan | 52 | Mar002c-1-Het Goed Blommegem 1 |
| 21 | Heu046-Kerkhof | 53 | Mar002c-2-Het Goed Blommegem 2 |
| 22 | Heu051-Watermolenwal | 54 | Mar003b-Kloosterstraat |
| 23 | Heu062-Containerpark Heule | 55 | Mar010a-1-Ter Doenaert deel 1 |
| 24 | Heu087-Woonwagenpark | 56 | Mar010a-2-Ter Doenaert deel 2 |
| 25 | Heu088-Sijn Streuvelslaan Oost | 57 | Mar010b-Ter Doenaert deel 1 |
| 26 | Kor012a-Hoek Budastraat-Dam | 58 | Mar077-Marktstraat |
| 27 | Kor014a-Soetens Molen | 59 | Mar080-Koedreef-Keiweg |
| 28 | Kor016b-St.Denijsstraat-Zwevegem | 60 | Mar085-Groen Lint Zuid |
| 29 | Kor020a-Venning | 61 | Rol072-Oude Aalbeekstraat |
| 30 | Kor023b-Paters Mote | 62 | Rol079-Containerpark Rollegem |
| 31 | Kor031-2a-Europark | | |
| 32 | Kor033-Kortrijk Zuid-Oost | | |

■ Kor 084-sectoraal bpa

Een deel van het grondgebied van de Stad Kortrijk is door BPA's bedekt. Deze BPA's zijn in regel een detaillering van het gewestplan. Ze geven de inrichting van het gebied op een meer verfijnde manier weer.

1.3. BPA in herziening of in opmaak

Structuurplanning is een proces op verschillende sporen. Eén van de sporen is het korte-termijnspoor: acties die ondernomen worden in de loop van het planningsproces.

In Kortrijk zijn een aantal BPA's in herziening of in opmaak. Deze passen binnen de visie van het voorontwerp van Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan.

Volgende BPA's zijn in opmaak:

Kortrijk BPA 075 Verkeerswisselaar Kortrijk Zuid

Het BPA wordt opgemaakt om de bestemming van het gewestplan te verfijnen en het parkeeraanbod voor Kortrijk Expo te verhogen.

Kortrijk BPA 83 Watermolenstraat-Iepersestraat

Het BPA wordt opgemaakt met de bedoeling de uitbreidingsmogelijkheden van het bedrijf Mewaf vast te leggen en de realisatie van een ambachtelijke zone mogelijk te maken.

Kortrijk BPA 48 Ramen

Het BPA wordt opgemaakt met de bedoeling het openbaar domein vast te leggen met het oog op heraanleg en een nieuwbouwblok te creëren voor de afwerking van de Oude Kasteelstraat.

Kortrijk BPA 68 Blekerij.

Het BPA wordt opgemaakt in functie van de ontwikkeling van het gebied en het vastleggen van de stedenbouwkundige randvoorwaarden.

Kortrijk BPA 091 Kortrijk Weide.

Het BPA wordt opgemaakt in functie van de ontwikkeling van het gebied en het vastleggen van de stedenbouwkundige randvoorwaarden.

Kortrijk BPA 092 Sint-Amand.

Het BPA wordt opgemaakt in functie van de herbestemming van de Sint-Amandstoren.

Volgende BPA zijn in herziening

Heule BPA 6 Kromme Olm.

Het BPA wordt herzien in functie van de verdere realisatie van de woonwijk.

Marke BPA 010b Ter Doenaert

Het BPA wordt herzien met de bedoeling het aanbod aan bedrijventerreinen te optimaliseren.

Kortrijk BPA 16 St. Denijsestraat – Zwevegemstraat.

Het BPA wordt herzien in functie van de verdere realisatie van het project Prado.

Kortrijk BPA 20 Venning.

Het BPA wordt herzien met de bedoeling de ordening van het gebied tussen de R8 en het kanaal Bossuit-Kortrijk aan te passen aan de huidige ontwikkelingen en visie.

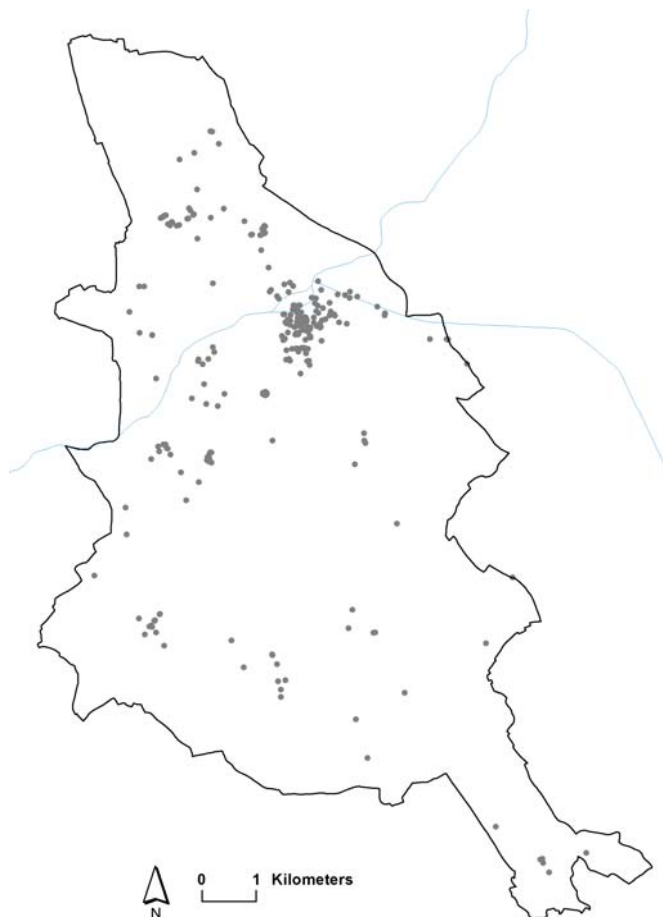
1.4. Beschermden monumenten, stads- en dorpsgezichten en landschappen

Eind 2002 beschikte de stad slechts over 73 beschermde monumenten waaronder 10 stadsgezichten.

In 2002 werd door Monumenten en landschappen een inventaris van het cultuurbezit in België voor de stad Kortrijk opgemaakt. In deze inventaris zijn voor Kortrijk en de randgemeentes een 2.000-tal gebouwen opgenomen, gerangschikt per straat. Voor ongeveer 10% van deze inventaris werd de effectieve bescherming als monument aangevraagd. Dit maakt dat de stad vandaag beschikt over ongeveer 270 beschermde gebouwen, waarvan 2/3 in de deelgemeente Kortrijk.

	Eind 2002	Bijkomend beschermd vanaf 2003	Totaal
Kortrijk	51	128	179
Heule	5	17	22
Marke	9	11	20
Bissegem	1	4	5
Aalbeke	3	7	10
Bellegem	1	14	15
Rollegem	2	7	9
Kooigem	1	6	7
			267

Bron: dienst S&O, stad Kortrijk



Kaart 13: Beschermden monumenten, stads- en dorpsgezichten en landschappen

2. BINDENDE BELEIDSCONTEXT

2.1. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

De visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling wordt kernachtig 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 het bundelen van functies en activiteiten;
- het behoud van de open ruimte door bundeling van wonen en werken in de kernen van het buitengebied;
- het concentreren van de economische activiteiten in economische knooppunten;
- het optimaliseren van de bestaande verkeers- en vervoersstructuur en het verbeteren van het openbaar vervoer.

Het RSV vormt een beleidskader voor de provinciale en gemeentelijke structuurplannen. Elementen uit het richtinggevend gedeelte en bindende bepalingen werken door op het provinciale en gemeentelijke niveau. Hierna wordt een overzicht gegeven van uitspraken die een invloed hebben op Kortrijk.

Kortrijk als regionaalstedelijk gebied

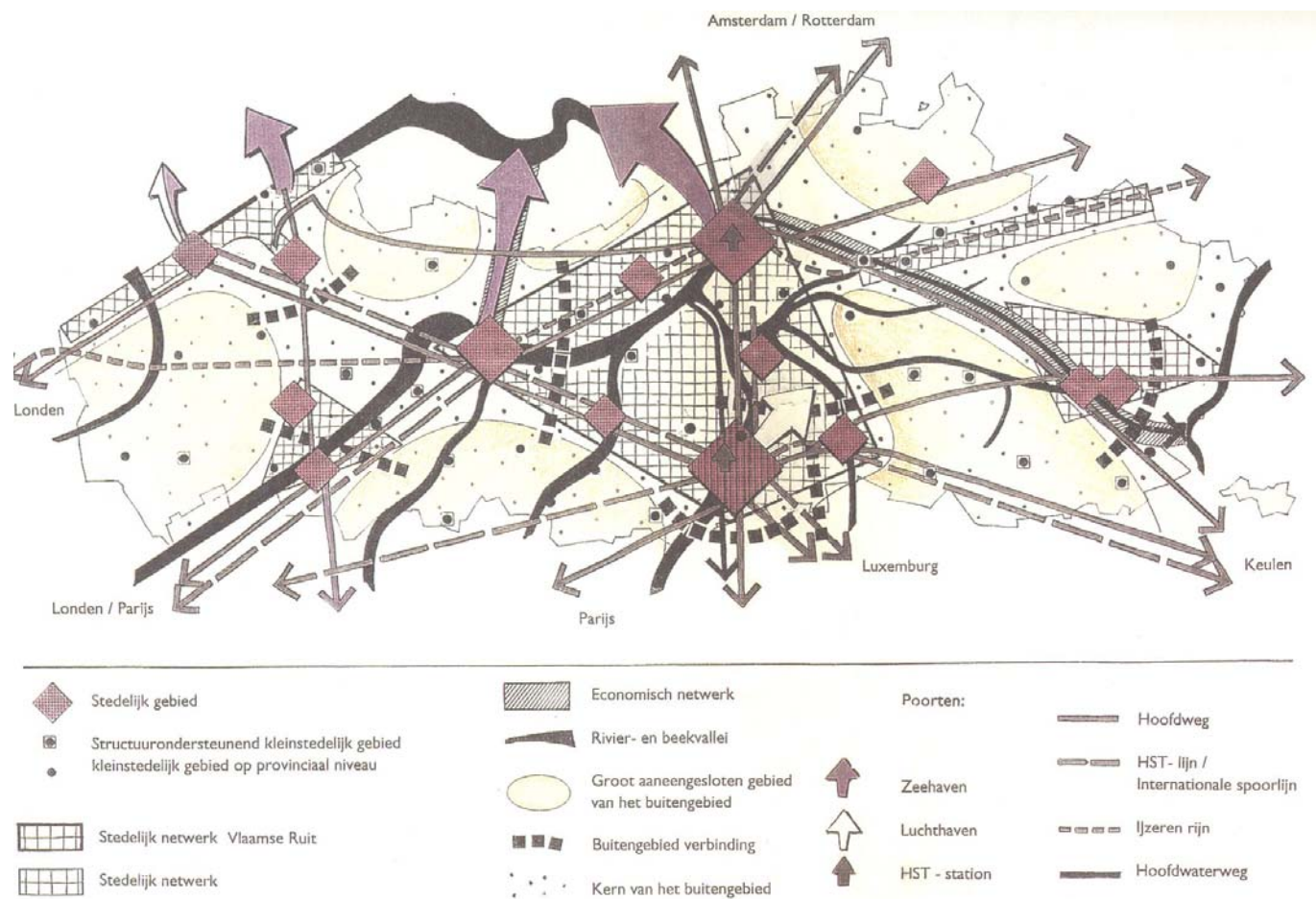
In de gewenste ruimtelijke structuur van Vlaanderen wordt Kortrijk geselecteerd als regionaalstedelijk gebied. Dit wil zeggen dat Kortrijk een belangrijke positie inneemt in de toekomstige ontwikkeling van Vlaanderen.

Net zoals de grootstedelijke gebieden hebben de regionaalstedelijke gebieden – weliswaar op een lager

niveau – in kwantitatief en kwalitatief opzicht grote potenties om een belangrijk aandeel van de groei inzake bijkomende woonegelegenheden, stedelijke voorzieningen en ruimte voor economische activiteiten op te vangen.

Ook andere ontwikkelingsperspectieven worden voor het regionaalstedelijk gebied Kortrijk vooropgesteld. Zij hebben betrekking op het :

- realiseren van een groter aandeel aan bijkomende woningen;
- streven naar minimale woningdichtheden;
- differentiëren en verbeteren van de woningvoorraad;
- versterken van de multifunctionaliteit;
- concentreren van kantoren aan de knooppunten van het openbaar vervoer (station, ...);
- inplanten van (stedelijke) voorzieningen afgestemd op het belang van dit regionaalstedelijk gebied;
- bundelen van kleinhandel op binnenstedelijke locaties en op kleinhandelszones;
- optimaliseren van de aanwezige recreatieve en toeristische voorzieningen, met name in het historische stadsgedeelte;
- verzorgen van de collectieve en openbare ruimten;
- behoud en ontwikkeling van stedelijke natuurelementen (waaronder de Leievallei) en randstedelijke groengebieden;
- bieden van waarborgen voor stedelijke landbouw;



Figuur 5: Gewenste ruimtelijke structuur, RSV

Bron: Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

- behouden en uitbouwen van cultureel-maatschappelijke en historisch waardevolle elementen en stimuleren van een stedelijk mobiliteits- en locatiebeleid.

Kortrijk in een grensoverschrijdend stedelijk netwerk

De ligging van Kortrijk ten opzichte van Rijsel en de goede verbindingen ermee, plaatst Kortrijk in een sterke positie om zich in Europees verband te profileren. Het stedelijk netwerk, gevormd door de steden Kortrijk-Rijsel-Roubaix-Tourcoing-Moeskroen, is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geselecteerd als grensoverschrijdend stedelijk netwerk. De regio Menen-Kortrijk-Waregem is een onderdeel van dit netwerk.

Dit grensoverschrijdend stedelijk netwerk is potentieel structuurbepalend op Vlaams niveau omwille van :

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

Voor Kortrijk hangen de ontwikkelingen ook samen met die van de Vlaamse steden Roeselare, Menen en Waregem en de Waalse stad Doornik.

'Regio Kortrijk' : stedelijk netwerk op Vlaams Niveau

De regio Kortrijk, bestaande uit de stedelijke gebieden Menen, Kortrijk, Waregem en Roeselare, is geselecteerd als stedelijk netwerk op Vlaams niveau. Deze stedelijke netwerken zullen door het Vlaams Gewest worden uitgewerkt als een ruimtelijk beleidskader voor de afstemming en samenwerking tussen de stedelijke gebieden onderling.

Tot op heden heeft het Vlaamse gewest nog geen initiatief genomen om de stedelijke netwerken verder uit te werken.

Economisch knooppunt met een sterke industriële basis

Het regionaalstedelijk gebied Kortrijk maakt als economisch knooppunt ook deel uit van de ruimtelijk-economische structuur van Vlaanderen. Kortrijk is structuurbepalend in Vlaanderen, onder meer door de concentratie van industriële activiteiten. Ruimtelijk drukt zich dit uit in een omvangrijke hoeveelheid kleinere bedrijventerreinen.

De economische dynamiek van de regio steunt op endogene groei en op lokaal ondernemerschap. Door de geografische ligging is het voor Kortrijk aangewezen bij zijn economische ontwikkeling bijzondere aandacht te besteden aan het grensoverschrijdend netwerk met Rijsel. Een specifiek element in de economische structuur van het Kortrijkse wordt gevormd door de bimodale transportzone LAR-Kortrijk. Het vliegveld van Wevelgem is van belang op niveau van het stedelijk netwerk.

De economische knooppunten zijn van essentieel belang voor het aantrekken van nieuwe investeringen. Zij worden door het beleid van het gewest, de provincies en de gemeenten optimaal uitgebouwd en krijgen de nodige groeimogelijkheden. In steden met een industrieel verleden – zoals Kortrijk – is veel aandacht nodig voor verouderde en verlaten bedrijfsgebouwen en –terreinen die eveneens grote potenties hebben voor een stedelijke woonfunctie, nieuwe economische activiteiten, recreatieve en culturele voorzieningen,...

Een goed ontsloten economisch knooppunt

De A14 (E17) en de A17 zijn geselecteerd als hoofdweg in functie van de internationale verbinding van Vlaanderen en het zeehavengebied van Zeebrugge met Noord-(Oost)-Frankrijk.

De A19 (van klaverblad A17/A19 tot R8) en de R8-noord (van A19 (Kortrijk-West) tot aansluiting 3 (Kortrijk-Oost)) zorgt voor de ontsluiting van Kortrijk op nationaal niveau.

De parallelle ligging van de lijninfrastructuren, E17, spoor en Leie zijn kenmerkend voor de Vlaamse ruimtelijke structuur.

Het station van Kortrijk is als hoofdstation structuurbepalend voor het regionaalstedelijk gebied Kortrijk. Directe spoorverbindingen zijn er met Roeselare-Brugge, Gent, Antwerpen en Brussel. Er is één internationale spoorverbinding voor zowel personen- als goederenvervoer : Antwerpen-Gent-Kortrijk-Rijsel.

Rond de hoofdstations wordt een hogere dichtheid en de lokalisatie van personenvervoer-gerichte activiteiten zoals kantoren en diensten nagestreefd.

De verbindingen Brussel-Kortrijk, Antwerpen-Gent-Kortrijk-Rijsel en Oostende-Brugge-Kortrijk-Rijsel worden geselecteerd als hoofdspoorwegen voor het personenvervoer. Op de verbinding Kortrijk-Brussel en de verbinding Kortrijk-Rijsel is een snelheidsverhoging noodzakelijk.

De verbinding Zeebrugge-Brugge-Gent-Moeskroen-Rijsel wordt geselecteerd als onderdeel van het hoofdspoorwegennet voor goederen. Het traject Gent-Kortrijk-Rijsel-Chunnel is één van de varianten voor de verlenging van de IJzeren Rijn.

De Leie is van belang als waterweg. De Leie en het afleidingskanaal van de Leie zijn geselecteerd als hoofdwaterweg. De Leie verbindt, samen met de

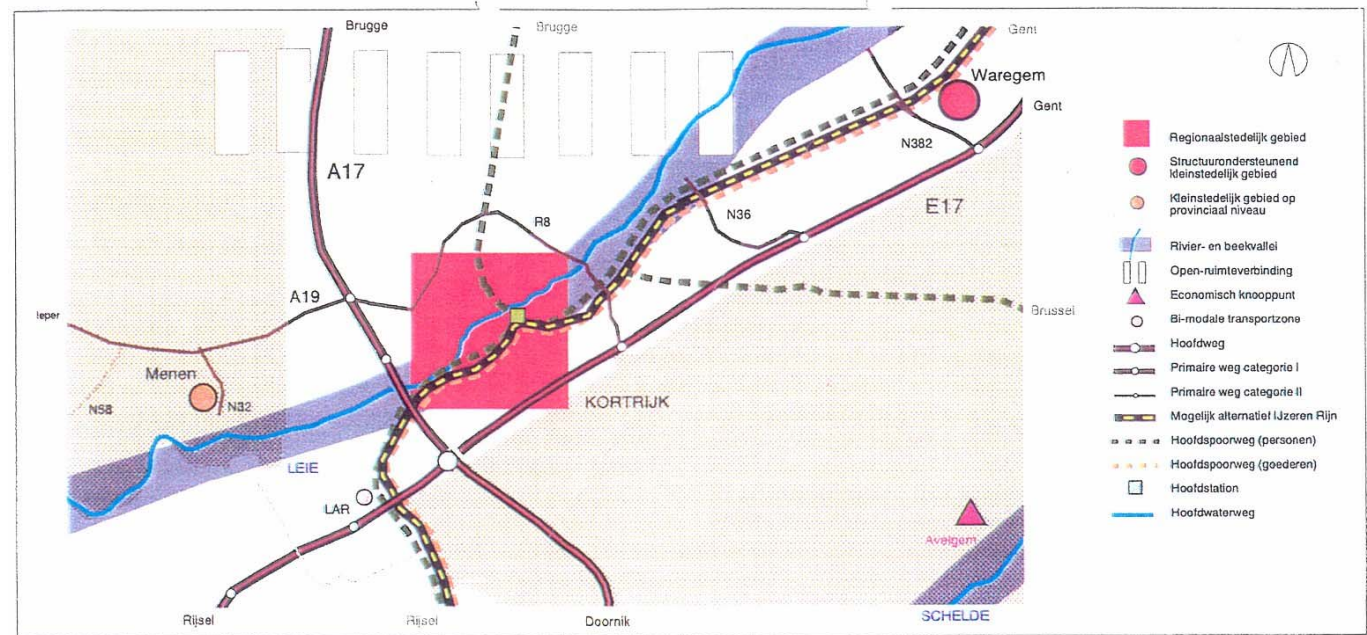
Schelde, de Noord-Franse waterwegen met de belangrijkste waterwegen in het internationaal waterwegennet. Voor het optimaliseren van de verbinding van het Kortrijkse met het internationaal waterwegennet wordt de doortocht van Kortrijk op 1.350 ton gebracht. Hierdoor ontstaan mogelijkheden om de vervoersfunctie van de Leie verder te ontwikkelen.

Het kanaal Bossuit-Kortrijk en het kanaal Roeselare-Leie zijn secundaire waterwegen. De secundaire waterwegen vervullen op Vlaams niveau geen belangrijke vervoersfunctie. Ze zijn ruimtelijk wel structurerend voor hun omgeving.

Een buitengebied als raamwerk voor ontwikkeling

De Leie maakt deel uit van het netwerk van rivier- en beekvalleien dat structuurbepalend is voor Vlaanderen.

Figuur 6: Regionaal stedelijk gebied Kortrijk, RSV



REGIONAALSTEDELIJK GEBIED KORTRIJK

Elementen van de gewenste ruimtelijke structuur in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen



Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
AROHM - Afdeling Ruimtelijke Planning

Bron: Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

Kortrijk is gelegen in de Leievallei. De Leie is dus bepalend voor de ruimtelijke structuur van Kortrijk en de ruime omgeving ervan. Het stedelijk netwerk regio Kortrijk (Menen, Kortrijk, Waregem, Roeselare) is gelegen tussen twee 'grote aaneengesloten gebieden van het buitengebied': ten noordwesten het groot aaneengesloten buitengebied dat uitloopt in de Westhoek (Heuvelland) en ten zuiden het interfluvium Leie-Schelde als uitloper van de Vlaamse Ardennen.

De landbouwfunctie en de natuur zijn hier nog in omvangrijke en samenhangende gehelen aanwezig. In de hoger geciteerde grote aaneengesloten gebieden van het buitengebied is het beleid gericht op het inbedden van de functies landbouw, bos en natuur in goed gestructureerde ruimtelijke gehelen.

Tussen Menen, Kortrijk en Waregem en tussen Kortrijk en Roeselare is de ruimte plaatselijk minder bebouwd. Deze gebieden kunnen beschouwd worden als open-ruimteverbindingen en zijn aangeduid in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Deze voorkomen het aan elkaar groeien van de bebouwde gebieden en verzorgen een verbindingsfunctie ten aanzien van de structuurbepalende elementen van het buitengebied. Op Vlaams niveau vormen zij de essentiële verbindingen tussen de aaneengesloten gebieden van het buitengebied.

In de omgeving van Kortrijk spelen deze gebieden een belangrijke rol voor het functioneren van de landbouw. De landbouwactiviteit in de omgeving van Kortrijk is voornamelijk een gemengde landbouw, zonder bijzondere specialisatie.

Belangrijke natuurwaarden in het Kortrijkse zijn verbonden met de waterlopen en open waters, met name die van de Leievallei tussen Menen, Kortrijk en Deinze. In de omgeving van Kortrijk kenmerkt de Leie zich door afgesneden meanders, oeverwallen en meersen (met name de Leiemeersen in Wevelgem).

Andere belangrijke natuurwaarden situeren zich in de Gavers (Harelbeke). De oorspronkelijke valleigraslanden zijn haast allemaal verdwenen. Wat overblijft is erg versnipperd en wordt door de geringere milieukwaliteit beïnvloed.

In het stedelijk gebied vormt de Leie een belangrijk stedelijk natuurelement. Zowel binnen als buiten het stedelijk gebied moet het ruimtelijk beleid van rivieren en beken worden ontwikkeld in relatie tot de omgevende valleien. Binnen het stedelijk gebied kan een meer stedelijk en multifunctioneel ruimtegebruik worden nagestreefd.

In de omgeving van Kortrijk zijn zeer weinig bossen te vinden. Naast het 'Kennedybos' op Hoog-Kortrijk komen verspreide bosjes voor in het Leie-Schelde-interfluvium (Bellegembos, Argendaalbos, Kooigembos).

2.2. Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV) werd definitief goedgekeurd bij Ministerieel Besluit van 6 maart 2002.

Het PRS-WV regelt de ruimtelijke ontwikkelingen die structuurbepalend zijn op provinciaal niveau. Het PRS-WV richt zich naar het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en biedt een kader voor de gemeentelijke structuurplannen.

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV) geeft de gewenste ruimtelijke structuur aan voor West-Vlaanderen als kader voor de ruimtelijke ontwikkelingen tot 2007. Het PRS-WV vormt ook het kader voor het ruimtelijk beleid via verordende plannen en andere maatregelen.

2.2.1. Visie

De ruimtelijke visie voor de provincie West-Vlaanderen gaat uit van de ruimtelijke verscheidenheid. Van oudsher hebben de verschillende regio's van West-Vlaanderen een sterke eigenheid. De provincie kiest om de ruimtelijke verscheidenheid te behouden en zelfs te versterken. Om deze verscheidenheid te realiseren hanteert de provincie een aantal ruimtelijke principes. Deze principes vormen de basis voor het verder uitwerken van de deelstructuren en de deelruimtes.

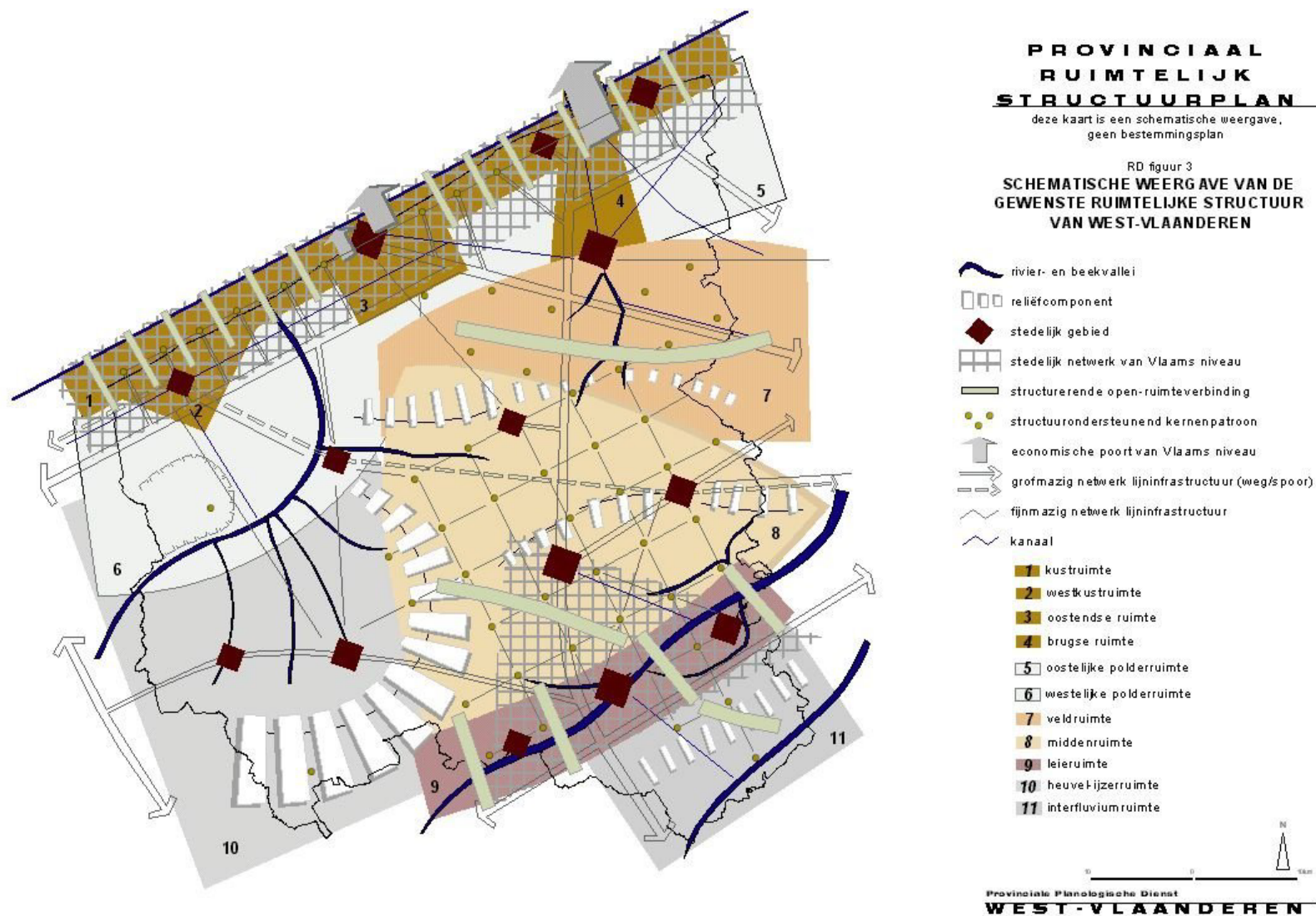
De ruimtelijke principes zijn :

- fysisch systeem als drager voor verscheidenheid;
- selectieve ontwikkeling van hoogdynamische activiteiten in gedifferentieerd kernenpatroon;
- gebiedsgericht netwerk van lijninfrastructuur;
- deelruimtes als bevestiging van diversiteit.

De gewenste ruimtelijke structuur wordt uitgewerkt aan de hand van acht deelstructuren en elf

deelruimtes. Daarnaast worden enkele maatregelen en acties, alsook enkele specifieke beleidskaders vooropgesteld.

Figuur 7: Gewenste Ruimtelijke Structuur West-Vlaanderen



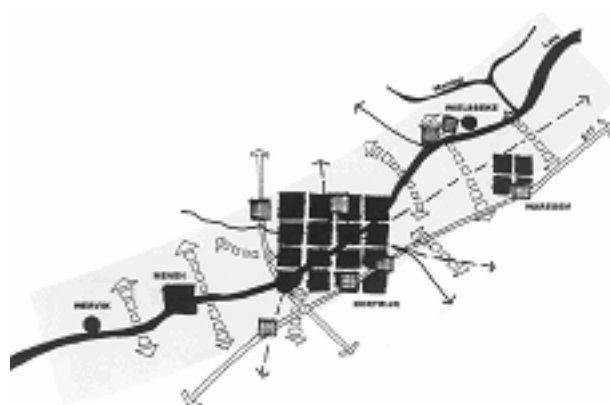
Bron: Provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen

2.2.2. Kortrijk binnen de deelruimtes

Het PRS-WV situeert de stad Kortrijk in de Leieruimte de middenruimte en de interfluviumruimte.

a. De Leieruimte:

Figuur 8: De Leieruimte



Bron: Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen

Het verstedelijkte gedeelte van Kortrijk is opgenomen binnen de Leieruimte.

Deze ruimte omvat de verstedelijkte Leieband tussen Wervik en Waregem. De parallelle lijninfrastructuur van de gekanaliseerde Leie, de spoorlijn, de autoweg E17 en de steenweg N8 en N43 bepalen in grote mate deze lineaire ontwikkeling. De steden Kortrijk, Waregem en Menen hebben een belangrijke verzorgende rol.

Door de stedelijke ontwikkeling zijn de openheid en de natuurlijke kwaliteiten van de Leievallei systematisch teloorgegaan. De ruimte heeft een grensoverschrijdend aspect naar het Rijselse. Op Europees niveau wordt de dynamiek van de regio Kortrijk-Rijsel erkend.

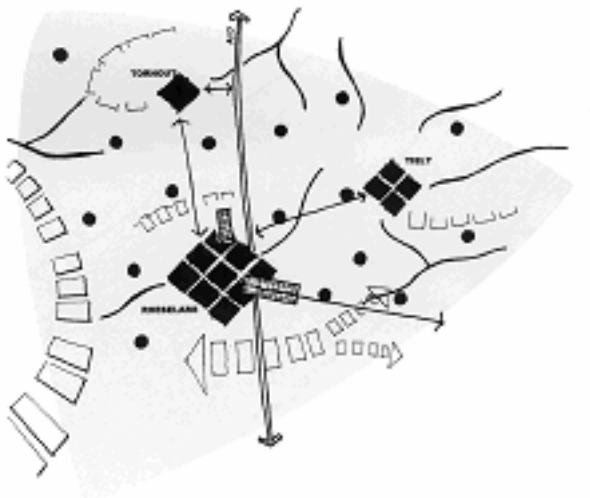
De Leieruimte wordt gezien als een complementaire en/of ondersteunende schakel tussen de Vlaamse zeehavens en het Rijselse, dat in belang toeneemt op het vlak van logistiek en dienstverlening. Hierbij wordt gestreefd naar dynamische economische ontwikkelingen en naar een kwalitatieve leefomgeving.

Volgende elementen zijn beleidsbepalend voor deze ruimte:

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

b. De Middenruimte

Figuur 9: De middenruimte



Bron: Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen

Het noorden van Kortrijk (Heule buiten de R8 en St. Katherina) is opgenomen binnen de Middenruimte.

In de Middenruimte wordt de bedrijvigheid verder ondersteund (dit betekent o.a. de verwevenheid van diverse soorten land- en tuinbouwactiviteiten en de aan de landbouw gerelateerde bedrijvigheid). Dit heeft in het verleden reeds geleid tot een specifiek landschap met verspreide – al dan niet grootschalige – bebouwing. De evolutie van deze activiteiten moet dan ook passen in dit 'nieuwe landschap'.

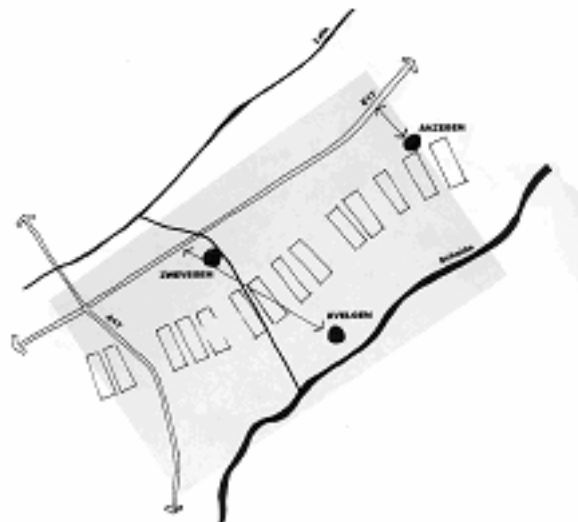
Volgende elementen zijn beleidsbepalend voor deze ruimte:

- Stedelijke gebieden en een gelijkmatig gespreid rasterpatroon van kernen als bundeling van activiteiten.

- Concentraties van bestaande bedrijvigheid in specifieke economische knooppunten voor clustering en endogene economische ontwikkeling.
- A17 als belangrijke noord-zuidverbinding tussen Brugge en Kortrijk.
- Beekvalleien, heuvelruggen, bosgebieden en open-ruimteverbindingen als natuurlijke bouwstenen van het industriële landschap.

C. Deelruimte interfluviumruimte

Figuur 10: Deelruimte interfluviumruimte



Bron: Provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen

Het PRS-WV situeert een gedeelte van Kortrijk in de interfluviumruimte, dit is het grote open-ruimtegebied in het zuiden van de provincie West-Vlaanderen tussen de Leie en de Schelde.

De globale openheid met haar landschappelijke kwaliteit bepaalt de rol van deze interfluviumruimte. Zij is complementair met het grensoverschrijdend stedelijk netwerk van het Kortrijkse. Dit uit zich in

hoofdzaak in een grondgebonden landbouw (belangrijk gebied van de agrarische structuur – RSV). De toeristisch-recreatieve potenties dienen provincie-overschrijdend beoordeeld te worden in samenhang met de Vlaamse Ardennen (provincie Oost-Vlaanderen).

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

- versneden plateau tussen Leie en Schelde als natuurlijke drager met beekvalleien, kleine landschapselementen en beboste kammen;
- agrarische structuur als drager van de grootschalige open ruimte;
- Schelde als multifunctionele drager;
- kanaal van Bossuit als drager van natuur en recreatie.

De beleidsdoelstellingen kunnen als volgt worden samengevat :

- de openheid van het golvend landschap versterken, waarbij de landbouw een primordiale rol kan spelen;
- een landschappelijk waardevolle Scheldevallei voor 'zachte' functies ondersteunen : natuur, toerisme-recreatie en landbouw;
- het kanaal Bossuit-Kortrijk natuurlijk en toeristisch-recreatief uitbouwen.

2.2.3. Kortrijk binnen de deelstructuren

a. Nederzettingsstructuur

In het RSV werden de stedelijke gebieden geselecteerd. Het PRS-WV selecteert de dorpen en woonkernen en maakt hierbij een onderscheid tussen structuurondersteunende hoofddorpen, kushoofddorpen, bedrijfsondersteunende hoofddorpen, herlokalisatiehoofddorpen, meervoudige hoofddorpen en woonkernen.

Beleidsdoelstellingen :

- Het bestaande kernenpatroon versterken.
- Een gebiedsspecifieke en functionele differentiatie van de nederzettingsstructuur.
- Het bestaande vergunde woonpatrimonium en de woonomgeving opwaarderen.
- Voorzien in ruimte voor de eigen woonbehoefte.

Aalbeke, Rollegem en Bellegem zijn geselecteerd als herlokalisatiedorp.

Herlokalisatiedorpen zijn kernen die ondersteunend zijn voor wonen en werken in het buitengebied en hierbij een lokale verzorgende rol vervullen.

Bijkomende woongelegenheden zijn mogelijk voor de opvang van de eigen groei (= zonder rekening te houden met migratiesaldo) van de huishoudens op het niveau van de kern.

In een herlokalisatiehoofddorp is lokale bedrijvigheid mogelijk in verwevenheid met het wonen en er kan eveneens een lokaal bedrijventerrein worden voorzien voor herlokalisatie van bedrijven uit de kern en omgeving.

De nood aan bijkomende woongelegenheden en de grootte van een lokaal bedrijventerrein worden gestaafd met gemeentelijke behoeftestudies, die zullen deel uitmaken van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan.

b. Natuurlijke structuur

Het Vlaamse Gewest duidt de grote eenheden natuur (GEN), de grote eenheden natuur in ontwikkeling (GENO) en natuurverwevingsgebieden aan. De provincie heeft als taak deze gebieden te verbinden met natuurverbindingsgebieden en ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang.

Beleidsdoelstellingen:

- Het netwerk van rivier- en beekvalleien en reliëfcomponenten moet worden behouden en versterkt.
- Een gebiedsgericht beleid voeren.

- Aandacht voor natuurlijke structuur in stedelijke gebieden.
- Ruimtelijke ondersteuning van integraal waterbeheer.

In afwachting dat het Vlaamse Gewest de Leie als een GEN-, GENO- of natuurverwevingsgebied aanduidt, wordt deze Leievallei in het PRS-WV hypothetisch aangeduid als een natuuraandachtzone. Hierin zijn naast natuur ook vormen van gespecialiseerde landbouw of toerisme en recreatie mogelijk. Het kanaal Bossuit-Kortrijk wordt geselecteerd als een element van natte ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang.

De verlaten spoorwegbedding Kortrijk-Avelgem werd gecategoriseerd als een droge ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang.

De Heulebeek wordt geselecteerd als natuurverbingsgebied met provinciale beheersbevoegdheid. Hier dienen pilootprojecten worden opgezet rond de afbakening en inrichtingsvoorstellen voor deze natuurverbingsgebieden.

Bellegembos en de Leiemeersen in Bissegem zijn aangeduid als VEN-gebied. Het Gellinckpark is in het GRUP van afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk aangeduid als verwevingsgebied.

c. Agrarische structuur

Beleidsdoelstellingen :

- Landbouw ruimtelijk ondersteunen als belangrijkste beheerder van de open ruimte.
- Landbouw ruimtelijk ondersteunen waar de agrarische structuur ook drager is van andere functies van het buitengebied (toerisme, recreatie, landschapsbeheer...).

De selecties voor de agrarische structuur werden op het Vlaamse niveau doorgevoerd. Het noorden van Kortrijk behoort tot de intensief gedifferentieerde agrarische structuur. Verder is er vanuit het

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geen specifieke doelstelling voor het PRS-WV vooropgesteld. De provincie spreekt wel met de gemeente af om lokale en bovenlokale bouwvrije zones aan te geven in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan, ter ondersteuning van grondgebonden landbouw.

d. Bedrijvigheid

Het RSV maakte de selecties van economische knooppunten waar zowel regionale als lokale bedrijventerreinen kunnen worden gesitueerd. In het PRS-WV worden er geen nieuwe selecties voorgesteld.

De beleidsdoelstellingen op provinciaal niveau worden als volgt gedefinieerd:

- De bestaande ruimtelijk-economische structuur versterken en optimaliseren.
- De eigenheid van de streek versterken door endogene ontwikkelingen en clustervorming te ondersteunen.
- Geen nieuwe zonevreemde bedrijven creëren.

In het buitengebied kunnen Aalbeke, Rollegem en Bellegem een lokaal bedrijventerrein uitbouwen, onder specifieke voorwaarden en als de behoefte kan worden aangetoond (zie nederzittingsstructuur).

e. Kleinhandel

In het RSV wordt gesteld dat kleinhandelszones enkel kunnen binnen de economische knooppunten. Ze worden beschouwd als een soort specifiek regionaal bedrijventerrein.

Voor het PRS-WV zijn er vanuit het RSV geen specifieke taakstellingen.

Op provinciaal niveau worden volgende beleidsdoelstellingen vooropgesteld:

- Nieuwe kleinhandel prioritair verweven in de nederzittingsstructuur:
Het PRS-WV bepaalt dat nieuwe kleinhandelszaken zich enkel kunnen vestigen in

de stedelijke gebieden, in de kernen van het buitengebied en in overige woonconcentraties. Verweving met andere functies moet hier de regel zijn. Lintvorming van kleinhandel wordt op deze manier tegengegaan.

Op bestaande bedrijventerreinen die niet als kleinhandelszone zijn aangemerkt, kunnen geen nieuwe kleinhandelszaken worden opgericht.

- Bestaande kleinhandel behouden:
 - Behoud en versterking van de bestaande kleinhandel verweven in de nederzettingsstructuur.
 - Selectie van bovenlokale kleinhandelslinten als 'te herstructureren kleinhandelslinten'. Nieuwe kleinhandelszaken zijn enkel mogelijk tenzij het te herstructureren kleinhandelslint doorheen een woonconcentratie loopt.
 - Kleinhandelszaken buiten de kernen en de overige woonconcentraties kunnen niet uitbreiden. Dit geldt zowel voor de kleinere kleinhandelszaken als voor deze met een bovenlokale aantrekkingskracht.

f. Toerisme en recreatie

De Vlaamse overheid werkt het toeristisch-recreatief netwerk van de Kust uit. De Vlaamse overheid werkt ook openluchtrecreatieve verblijven en individuele weekendverblijven, golfterreinen en U.L.M.- en sportvliegvelden uit.

Het Vlaamse Gewest bedeeft de provincie een belangrijke rol toe bij het uitwerken van een ruimtelijk beleid voor toerisme en recreatie. De Provincie selecteert namelijk de toeristisch-recreatieve knooppunten, de netwerken van primair belang en werkt ook een gebiedsgerichte visie uit.

De beleidsdoelstellingen m.b.t. toerisme en recreatie worden als volgt gedefinieerd:

- Duurzaam en kwalitatief versterken van het bestaande toeristisch-recreatief aanbod.

- Optimaal benutten van nog aanwezige potenties voor toeristisch-recreatieve ontwikkelingen. Hierbij wordt in eerste instantie gedacht aan de Kust en aan het uitwerken van potenties binnen de stedelijke gebieden.
- Toeristisch-recreatieve ontwikkelingen richten op de eigenheid van de streek.
- Samenhang binnen en tussen toeristische regio's bevorderen door het versterken van de bestaande netwerken.
- Voldoende mogelijkheden voor vrijetijdsbesteding voorzien.

In het PRS-WV worden de Leie, het kanaal Bossuit-Kortrijk en de spoorwegbedding van Kortrijk-Avelgem in het PRS-WV geselecteerd als toeristisch-recreatieve lijnelementen.

g. Verkeer en vervoer

Volgende items vallen onder de bevoegdheid van de provincie:

- de selectie van secundaire wegen;
- visie op het regionaal openbaar en collectief vervoer;
- de ontwikkeling van een provinciaal functioneel fietsroutenetwerk;
- het aangeven van het elektriciteitsnet tussen 70 Kv en 150 Kv.

Beleidsdoelstellingen :

- Naar een bereikbaarheid streven afgestemd op gewenste ruimtelijke structuur van de provincie.
- Versterken van alternatieven voor het autoverkeer.
- Naar meer structurele verkeersveiligheid streven.
- Aan een verhoogde leefbaarheid werken.

Op het grondgebied van Kortrijk selecteerde het PRS-WV volgende wegen:

Secundaire weg I:
N8 van de R8 (Kortrijk) tot de N391 (Zwevegem)
N391 van de N8 tot de N8 (Zwevegem)

Secundaire weg II:
N8 tot aan de R36
N43 van de Franse grens tot aan de R36
N43, van de R8 (Kortrijk)
N323 van de N43 tot de A14

Secundaire wegen III
N43 en N8 tot aan de R8

Kortrijk NMBS-station werd geselecteerd als knooppunt regionaal openbaar vervoer.

h. Landschap

De PRS West-Vlaanderen formuleert volgende beleidsdoelstellingen m.b.t. het landschap:

- De diversiteit en herkenbaarheid van West-Vlaamse landschappen behouden en versterken.
- Landschappen met een duidelijke culturele erfgoedwaarde vrijwaren.
- Nieuwe ingrepen ruimtelijk sturen.

In het PRS worden delen van de Leievallei, de vallei van de Heulebeek, de Heuvelstreek Zwevegem-Kooigem- Ingooigem als gaaf landschap en het verstedelijkte gebied van het stedelijk netwerk 'regio Kortrijk' (RSV) als stadslandschap aangeduid. Heulebos is als ankerplaats geselecteerd. De Heuvelstreek Schelde-Leie interfluvium is als structurerende reliëfcomponent geselecteerd. Tenslotte worden de Leie, de Heulebeek, het kanaal Bossuit-Kortrijk en de spoorwegbedding Avelgem-Kortrijk als structurerende lineaire elementen geselecteerd.

2.2.4. Specifieke beleidskaders

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen bevat een aantal beleidskaders die gerelateerd zijn tot de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen. De gemeentelijke overheden krijgen hier instrumenten aangereikt om een ruimtelijk beleid te voeren.

- Het specifiek beleidskader met betrekking tot de gemeentelijke woonbehoeftestudie geeft aan wat een dergelijke behoeftebepaling moet omvatten. Het bepaalt tevens dat nieuwe woonzones die worden gerealiseerd door de privé en groter zijn dan 1 ha, 25 % sociale woningen moeten bevatten.
- Het kader voor het provinciaal reservepakket aan woongelegenheden geeft aan wanneer het reservepakket woongelegenheden in aanmerking kan komen.
- Het kader voor woonwagenterreinen tracht een oplossing aan te reiken voor de problematiek van het gebrek aan woonwagenterreinen in West-Vlaanderen. Dit kader bepaalt o.a. dat in het stedelijk gebied van Kortrijk 20 doortrekkersplaatsen moeten worden voorzien voor woonwagenbewoners.
- Het kader voor evaluatiecriteria voor de ontwikkelingsmogelijkheden van bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen is een bovenlokaal kader voor de beoordeling van de ontwikkelingsmogelijkheden van deze bedrijven. Daartoe worden criteria opgegeven waar de bedrijven bij een evaluatie moeten op worden getoetst.
- Het kader voor de berekening van de gemeentelijke behoefte aan lokale bedrijventerreinen geeft aan wat een dergelijke behoeftebepaling dient te omvatten. Dit moet in aanvulling worden gezien met de ontwikkelingsmogelijkheden voor lokale bedrijventerreinen zoals bepaald in de gewenste ruimtelijke nederzettingsstructuur en in het RSV.

- Het kader voor het reservepakket aan bedrijventerreinen geeft aan wanneer het reservepakket bedrijventerreinen in aanmerking kan komen voor bijkomende gemeentelijke behoeften.
- In het kader voor kleinschalige toeristisch-recreatieve plattelandsactiviteiten worden bij de diverse soorten toeristisch-recreatieve plattelandsactiviteiten de toelatingsnormen beschreven voor bijkomende be- en verbouwing, die gelden naast de huidige regelgeving voor bebouwing in zones die niet bestemd zijn voor wonen of recreatie.
- Het kader voor openluchtrecreatieve verblijven beoogt een eenvormige aanpak bij het al dan niet toelaten van uitbreidingen van bestaande terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven en voor nieuwe terreinen.
- Het kader voor windturbines is opgesteld om provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen te maken ter afbakening van windparken. Het dient ook als toetsingsinstrument voor gemeentelijke initiatieven.

afbakingsproces werden delen van Waregem en Menen opgenomen in het regionaalstedelijk gebied. De afbakening van een stedelijk gebied is dus niet enkel het trekken van een lijn of het aanduiden van een grensgebied. In dit proces wordt ook een visie ontwikkeld op het stedelijk gebied als geheel. Het doel van de lijn is een grens te bepalen tussen het stedelijk gebied (waar ontwikkelingen worden gestimuleerd en geconcentreerd) en het buitengebied, (waar een meer terughoudend beleid wordt gevoerd).

Door ARP werd opdracht gegeven aan Leiedal-WES om een voorstel van afbakening uit te werken. Het rapport van mei 2000 vormde de basis voor het opmaken van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk".

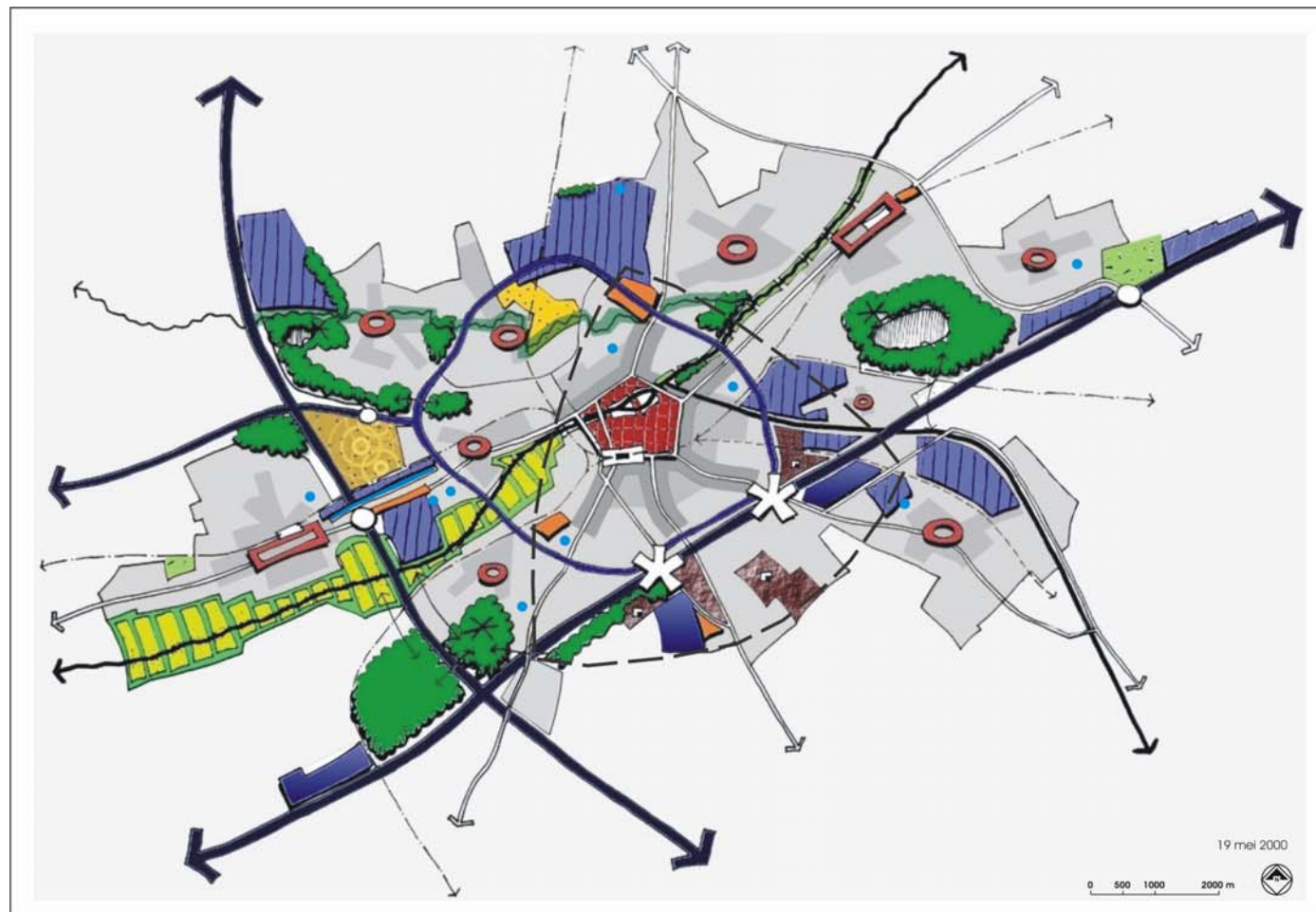
Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan van afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk werd definitief vastgesteld door de Vlaamse regering op 20 januari 2006

2.3. Afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen selecteert Kortrijk als stedelijk gebied. De fysische begrenzing van dit gebied ligt echter nog niet vast. Het RSV reikt hiervoor een instrument aan : de afbakening van het stedelijk gebied. De afbakening heeft tot doel aan te geven waar een beleid van groei, concentratie en verdichting gewenst is.

De ruimtelijk-functionele afbakening van het stedelijk gebied is noodzakelijk om te bepalen welke delen nu effectief tot het stedelijk gebied behoren. Zo bevat, volgens het RSV, het stedelijk gebied Kortrijk delen van de gemeenten Kortrijk, Deerlijk, Harelbeke, Kuurne, Wevelgem en Zwevegem. Tijdens het

Figuur 11: Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk

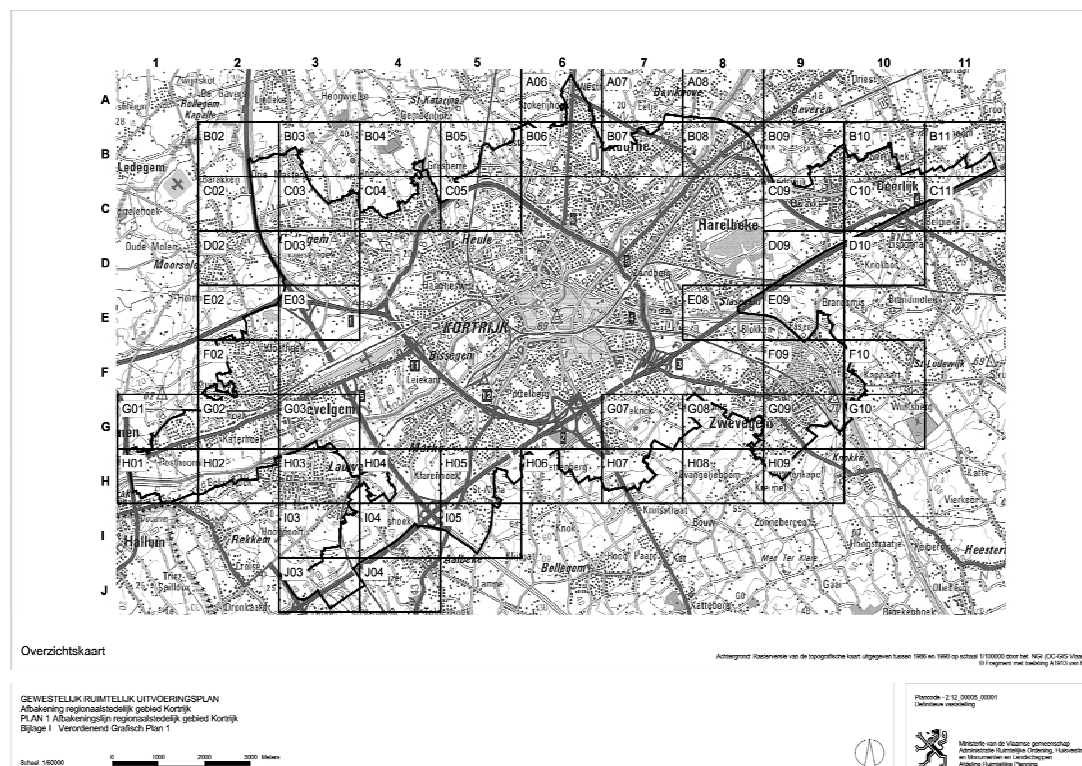


Bron: Intercommunale Leiedal

Grenslijn

Het GRUP bevat een grenslijn die op perceelsniveau is uitgewerkt. Binnen de lijn wordt een stedelijk gebiedenbeleid gevoerd, buiten de lijn een buitengebied beleid.

Kaart 14: Grenslijn afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk



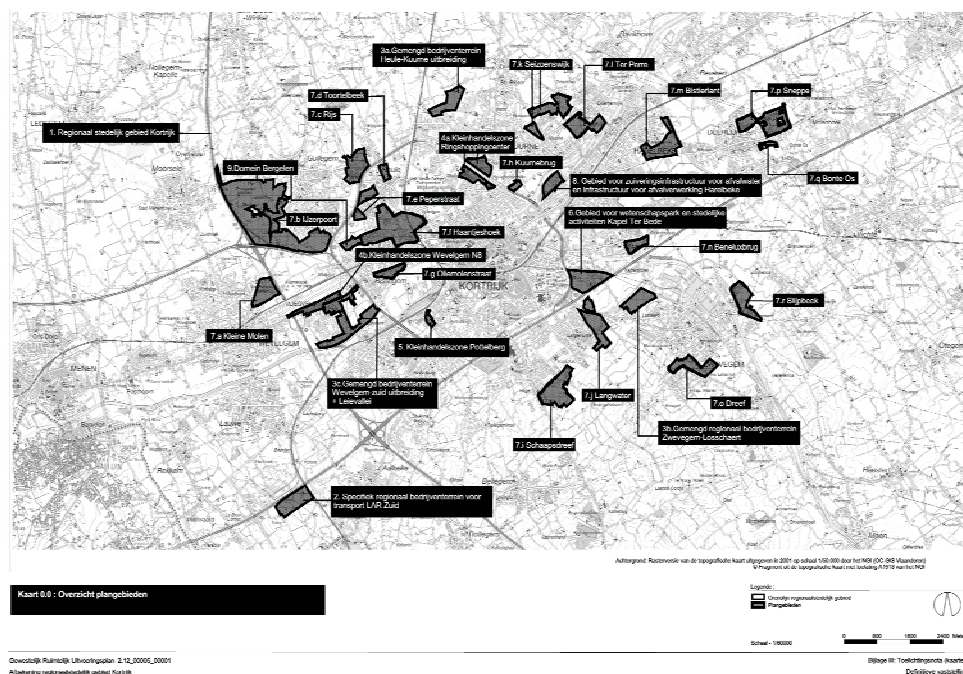
Bron: AROM

Daarnaast bevat het GRUP deelplannen.
Voor het grondgebied van Kortrijk zijn volgende
deelplannen van toepassing:

- Plan 2 Specifiek regionaal bedrijventerrein voor
transport LAR-Zuid
- Plan 3A Gemengd regionaal bedrijventerrein Heule-
Kuurne uitbreiding
- Plan 3C Gemengd regionaal bedrijventerrein
Wevelgem-zuid uitbreiding + Leievallei.
- Plan 4A Kleinhandelszone Ring-Shoppingcenter
- Plan 5 Kleinhandelszone-bedrijventerrein
Pottelberg

- Plan 6 Gebied voor wetenschapspark en stedelijke
activiteiten Kapel ter Bede
- Plan 7C Stedelijk woongebied Rijs
- Plan 7D Stedelijk woongebied Toortelbeek
- Plan 7E Stedelijk woongebied Peperstraat
- Plan 7F Stedelijk woongebied Haantjeshoek
- Plan 7G Stedelijk woongebied Oliemolenstraat
- Plan 7I Stedelijk woongebied Schaapsdreef
- Plan 7J Stedelijk woongebied Langwater
- Plan 9 Domein Bergelen

Kaart 15: Deelplannen afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk



Bron: AROM

2.4. Milieubeleidsplan 2001-2006

Het milieubeleidsplan van de stad Kortrijk voor de periode 2001-2006 vormt het kader voor de milieubeleidsplanning op stedelijk niveau. Kortrijk gaat voor een beter milieu, meer natuur en duurzame landbouw.

De thema's openbaar groen, natuur en landbouw hebben een duidelijke ruimtelijke weerslag.

Volgende acties zijn relevant voor het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan:

Groen:

- Het creëren van een groen netwerk. De binnenstadsring, de groene Leieboorden en kaaien, de groene gordel oost, begeleidend groen bij de fietsroutepaden en het zoeken naar verbindingen tussen bestaande groenzones en parken zijn projecten waarrond gewerkt wordt.
- Het aanleggen van nieuwe zones. Voorbeelden zijn de Ghellinckzone te Bissegem, de omgeving van de Izegemstraat, Moorseelestraat, Elfde Julilaan, Spoorweglaan, Sint Janshof en het universiteitspark.
- Meer straatbomen, maar volgens plan.
- Het aanleggen van volkstuintjes op de Venning te Kortrijk en de Disgracht te Heule.

Natuur:

Het Gnop is de basis voor het natuurbeleid. In het milieubeleidsplan worden een aantal acties opgenomen:

- Het opmaken van inrichtings- en beheersplannen voor de Venning, de Neerbeekvallei en de Gellinckzone.
- Het ontwikkelen van de Leievallei als ecologische drager.
- De verdere uitbouw van het groen lint zuid.
- Aandacht voor kleine landschapselementen en wegbermenbeheer.

Landbouw:

- Aandacht voor kleine landschapselementen.
- Aangaan van beheerovereenkomsten langs beekvalleien en brongebieden.

2.5. GNOP

Het GNOP is een beleidsplan van de gemeente voor de sector natuur. Dit betekent dat een goedgekeurd GNOP een duidelijk engagement van de gemeente inhoudt om effectief binnen haar beleid te werken aan het natuurbehoud.

Door middel van een inventarisatie worden potenties en knelpunten gedetecteerd. Deze worden vervolgens visueel weergegeven op een potentiekaart – knelpuntenkaart. Als algemene knelpunten kunnen ondermeer worden vermeld:

- Versnippering van de natuur in en rond het stedelijk gebied Kortrijk.
- De mate van financiële ruimte bij de bevoegde overheden. De evolutie van de grondprijzen in het Kortrijkse en de eigendomsstructuur van de gronden. Het gebrek aan eenduidigheid binnen het gevoerde beleid op hogere bestuursniveaus en de beschikbare beleidsinstrumenten.
- De relatief geringe betekenis van de natuurwaarden in en rond het stedelijk gebied Kortrijk bekeken vanop Vlaams niveau.
- De belangrijke rol die de landbouw, door de geschikte landbouwgrond, speelt binnen de open ruimte. De trend naar schaalvergroting, extensivering als naar intensivering binnen de landbouw.

- Het verspreide karakter en de geringe realisatiegraad van de groengebieden (P- en N-gebieden) op het gewestplan.
- Binnen het beleid voor Kortrijk kunnen volgende actiepunten worden geselecteerd omwille van hun belangrijkheid en bovenlokale uitstraling:
 1. Groene assen op bovengemeentelijk niveau: Leievallei en Heulebeek
 2. Gebiedsgerichte projecten: Zuidelijk Groen lint langs E17, Het stadsbos 'De Preshoek', Kleiputten 't Hoge Kortrijk

2.6. Mobiliteitsplan

De stad Kortrijk beschikt over een goedgekeurd gemeentelijk mobiliteitsplan.

Het mobiliteitsplan vormt de basis voor de gewenste verkeers- en vervoersstructuur en wordt geïntegreerd binnen het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan.

Het mobiliteitsplan gaat uit van een duurzame mobiliteit en streeft naar beheersing van het autoverkeer. Het mobiliteitsbeleid richt zich op:

- het garanderen van de bereikbaarheid, noodzakelijk voor het economisch en sociaal functioneren van het stedelijk gebied;
- verhogen van de verkeersveiligheid en van de leefbaarheid;
- een duurzaam ruimtelijk beleid;
- het versterken van de alternatieve vervoersmiddelen;
- uitbouwen van een parkeerbeleid en een fietsroutenetwerk.

Elementen die in het mobiliteitsplan aan bod komen zijn:

- Wegenhiërarchie op middellange termijn, met categorisering van het wegennet.
- Een verkeerscirculatieplan voor het centrum van Kortrijk, uitgewerkt in 2 fasen.

- De verkeersafwikkeling in de deelgemeenten en Hoog-Kortrijk.
- Het afbakenen van verblijfsgebieden. In deze gebieden wordt het doorgaand verkeer geweerd, de snelheid afgeremd en de openbare ruimte ingericht in functie van de leefbaarheid.
- Het versterken van de verkeers- en vervoersalternatieven door het ontwikkelen van een nieuw busnet met stadslijnen en regionale lijnen, een gericht parkeerbeleid, een samenhangend fietsroute- en voetgangersnetwerk.

Het mobiliteitsplan is conform verklaard in juni 2002.

2.7. Fietsrouteplan

In 1985 werd door de Intercommunale Leiedal een fietsroutenetwerk uitgewerkt voor de stad Kortrijk. Kortrijk was hiermee zeer vernieuwend in Vlaanderen: voor de eerste keer werd bij het uitstippelen van een fietsbeleid aandacht besteed aan een globaal kader waarbinnen dit kon gebeuren.

In de loop van de jaren 80 en 90 was dit fietsrouteplan de leidraad voor belangrijke infrastructuurwerken, met als meest in het oog springende realisatie: de zogenaamde fietsroute B, nu gekend als het Guldenspoorpad.

Na bijna 20 jaar drong zich een actualisatie op.

Nu is er een nieuw fietsrouteplan. Hierin worden de krijtlijnen vastgelegd voor het beleid inzake de uitbouw van fietsroutes in de stad in de komende jaren, met een aantal projecten op korte én langere termijn.

Dit fietsrouteplan Kortrijk maakt deel uit van het ruimere Fietsplan Kortrijk. Binnen het Fietsplan Kortrijk komen ook andere aspecten van het fietsbeleid ruimer aan bod, zoals de uitbouw van fietsstallingen, communicatie en sensibilisering rond

fietsbeleid, mobiliteitseducatie in scholen,... . In die zin is het Fietsplan Kortrijk geen plan op zich, maar zit het verweven in alle aspecten van het stedelijk beleid waar de fiets bij komt kijken (vb. bedrijfsvervoerplan voor de stad, hoogwaardige fietsstallingen met omkleedruimtes binnen het nieuwe stadhuis, de uitbouw van de dienstfietsen binnen de stad, het preventiebeleid, de uitbouw van een fietsbrigade binnen de politiezone VLAS,...).

Het fietsrouteplan voorziet in een netwerk van fietsvoorzieningen. Het biedt fietsers de juiste verbindingen op de juiste plaats. Een netwerk van fietsvoorzieningen bestaat uit meer dan alleen fietspaden. Het is een divers geheel van fietsvoorzieningen zoals fietswegen, fietspaden, gemengde straten in een zone 30, doorsteken voor fietsers, het toelaten van fietsers in het voetgangersgebied,... .

Bij de aanleg van fietsvoorzieningen is het van het allergrootste belang dat de gebruikerseisen van de fietsers het uitgangspunt zijn. Enkel dan is er kans op succes voor een verhoogd fietsgebruik. Zo moet er bij de aanleg van fietsinfrastructuur rekening worden gehouden met vijf succesfactoren:

Samenhangend: het stelsel van fietsvoorzieningen vormt een samenhangend geheel zonder onderbrekingen en geeft aansluiting op het punt waar fietsers hun herkomst of bestemming hebben.

Direct: het stelsel van fietsverbindingen biedt fietsers een zo direct mogelijke route naar hun bestemming, waarbij het omrijden tot een minimum beperkt blijft. Dit vereist een fijnmazig netwerk.

Aantrekkelijk: de voorzieningen zijn zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat het aantrekkelijk wordt om te gaan fietsen.

Veilig: de voorzieningen waarborgen de veiligheid van de fietsers en de overige weggebruikers. Naast (subjectieve én objectieve) verkeersveiligheid gaat het hier ook om sociale veiligheid.

Comfortabel: de voorzieningen maken een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk.

Dit fietsrouteplan is opgebouwd vanuit de stedelijke mobiliteitsproblematiek. Op die manier is uiteraard in eerste instantie gewerkt aan een functioneel fietsroutenetwerk, dat dient voor het dagelijkse gebruik van de fiets in de woon-school-, woon-werk- en woon-winkelverplaatsingen, als alternatief voor het autoverkeer.

Daarnaast zijn verschillende instanties binnen en buiten de stad bezig met de uitbouw van een recreatief fietsroutenetwerk, mountainbikeroutes,... Omdat deze initiatieven voor het promoten van de fiets minstens even belangrijk zijn, wordt er ook uitdrukkelijk naar verwezen.

De fiets is in Kortrijk reeds een belangrijk vervoermiddel. Met het fietsrouteplan willen we het fietsgebruik behouden en nog versterken. Vooral voor een aantal korte verplaatsingen moet er een gedragswijziging komen naar keuze van vervoerswijze. Bijna de helft van de autoverplaatsingen in stedelijke gebieden is korter dan 5 km en dus in principe perfect fietsbaar. Voor afstanden binnen en van/naar het stedelijk gebied is de fiets dikwijls het meest aangewezen vervoermiddel. Voor langere afstanden biedt het openbaar vervoer een alternatief. Ook de combinatie fiets-openbaar vervoer of fiets-auto biedt heel wat mogelijkheden.

2.8. Van sociaal impulsfonds naar stedenfonds

Vanaf 1 januari 2003 zijn de middelen van het SIF deels naar het Gemeentefonds, deels naar het Stedenfonds overgeheveld.

Het Sociaal Impulsfonds had als doel het voeren van een beleid, gericht op de verbetering van de leef- en omgevingskwaliteit in de stad en in de

aandachtswijken, de bestrijding van de kansarmoede en de bevordering van het welzijn.

Kortrijk was als SIF+ gemeente aangeduid omdat het zes van de 10 kansarmoede-indicatoren overschrijdt (zoals vastgelegd in het decreet op het Sociaal Impulsfonds). Dat betekent, dat Kortrijk voor die criteria hoger (dus slechter) scoort dan het Vlaamse gemiddelde. Het gaat hierbij voornamelijk om persoonsgebonden criteria (kinderen in kansarme gezinnen, kinderen van alleenstaande ouders, kinderen in de bijzondere jeugdzorg, bestaansminimumcliënten, WIGW's) naast één omgevingsgebonden criterium (woningen zonder comfort).

Daarnaast heeft de Atlas van de Kansarme Buurten in Kortrijk twee statistische buurten gedetecteerd waar, van de zeven gehanteerde drempelwaarden die op achterstelling wijzen, er respectievelijk zeven en vijf aanwezig zijn. Dit heeft tot gevolg dat het SIF-beleidsplan van Kortrijk ook een ontwikkelingsplan moet bevatten.

Voor Kortrijk werden 3 aandachtswijken geselecteerd:

- Venning-Veemarkt;
- Overleie-Watermolen, ook wel 'Astridpark' genoemd;
- Aandachtswijk Rollegem-Tombroek.

Het SIF werd vervangen door het Stedenfonds. Het Stedenfonds ondersteunt de grootsteden en de regionale steden financieel bij het voeren van een duurzaam stedenbeleid. Dit beleid is gericht op:

- het verhogen van de leefbaarheid van de steden, zowel op stadsniveau als op wijkniveau;
- dualisering tegen te gaan;
- de kwaliteit van het democratisch besturen te verhogen.

Kortrijk heeft beslist de middelen van het Stedenfonds voor een periode van twee jaar te besteden in een bepaalde stadswijk. Voor 2003 en 2004 gaan de middelen naar de omgeving van de Sint-Denijsestraat.



Kaart 16: Situering projectzone Sint-Denijsestraat

BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

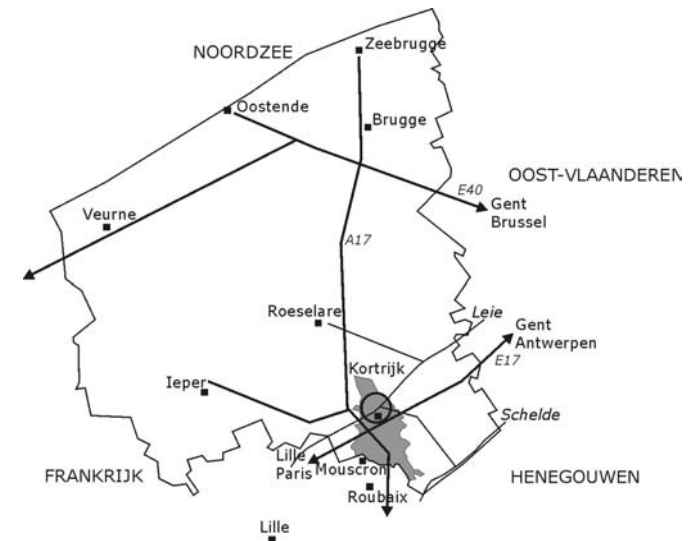
Om zicht te krijgen op het ruimtelijk kader van de gemeente wordt een korte analyse gemaakt van de relevante ruimere omgeving en van de ruimtelijke evolutie door de eeuwen heen.

De stad Kortrijk zelf wordt meer in detail behandeld. Vanuit de analyse van de bestaande toestand wordt de bestaande ruimtelijke structuur gedetecteerd. Uit deze analyse volgt een beeld over de knelpunten en de potenties van de verschillende ruimtelijke structuren. Tenslotte maakt de analyse ook duidelijk dat de stad kan worden opgedeeld in verschillende deelgebieden die een duidelijke samenhang vertonen door sterke relaties en door specifieke kenmerken. Tussen de deelgebieden bestaat geen eenduidige grens: ze overlappen elkaar.

Tot slot wordt er ook duidelijkheid gebracht over de ruimtebehoeftes van de verschillende maatschappelijke sectoren.

1. RUIMTELIJKE STRUCTUUR VAN DE RUIMERE OMGEVING

1.1. Positie van Kortrijk als grensgebied



Kaart 17: Kortrijk in een grensoverschrijdende regio

Kortrijk is gelegen in het grensgebied van Vlaanderen met Frankrijk en Wallonië. De juridische grens valt bovendien samen met de taalgrens. Deze dubbele grens brengt een barrière met zich mee. Internationaal gezien beschikt Kortrijk over een grote troef door de ligging langs de E17 en de nabijheid van de regio Lille-Roubaix-Tourcoing.

De E17 is structurenbepalend op internationaal en Vlaams niveau en verzorgt de belangrijke internationale oost-west verbinding tussen Nederland (Randstad), België (Antwerpen, Gent) en Frankrijk. Sinds de totstandkoming van de directe spoorverbinding tussen het Europese vasteland en

Engeland (Londen) won deze oost-west verbinding nog aan belang. Ter hoogte van de regio Kortrijk gaat het in grote mate over doorgaand bovenlokaal verkeer, met een groot aandeel aan goederenvervoer (vrachtwagens). Aan de grensovergang met Frankrijk is de multimodale transportzone LAR (weg/spoor) gelegen waar opslag, overslag en groupage van goederen als activiteiten gelden.

West-Vlaanderen staat onder toenemende invloed van de grootstad Lille (Rijsel). Nu reeds vormen Lille, Roubaix en Tourcoing één aaneengesloten bebouwd gebied tot in Wallonië (Moeskroen). De nieuwe troeven waarover Lille beschikt op het vlak van verkeer (HST, de kanaaltunnel) en diensten (Euralille) hebben Lille op de Europese kaart gezet. De verbinding van Kortrijk via het spoor met Lille en dus ook met het HST-station is in tegenstelling tot de verbinding via de wegenis momenteel niet optimaal.

Ook de openstelling van de Europese binnengrenzen in 1993 heeft bijgedragen tot het groeien van de grensoverschrijdende Europese metropool. De positie langs internationale wegen en de nabijheid van Lille laten toe dat Kortrijk zich ook in internationaal en Europees verband kan profileren. Daartegenover staat dat Roubaix en Tourcoing een hoge werkloosheid kennen, terwijl in het Kortrijkse in bepaalde sectoren een tekort aan arbeidskracht bestaat.

Druppelsgewijs groeit dan ook het besef dat grensoverschrijdende samenwerking in functie van het creëren van een groter gewicht binnen Europa nuttig kan zijn zowel voor de regio Kortrijk als voor de regio Lille-Roubaix-Tourcoing.

Niet alleen is Kortrijk gelegen vlak nabij de Franse grens, daarenboven grenst Kortrijk rechtstreeks aan de Waalse provincie Henegouwen. En net zoals de relatie op internationaal niveau met Frankrijk

verzekerd is door de E17, is de noord-zuid relatie met Wallonië op nationaal niveau verzekerd via de A17.

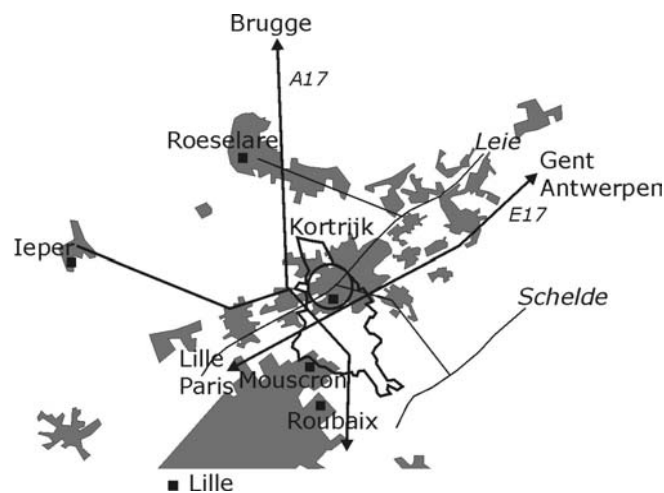
De Leie en de Schelde zijn structuurbepalende waterwegen in Vlaanderen. Beide gekanaliseerde rivieren lopen parallel met de E17 en maken deel uit van de Boven-Schelde die de verbinding maakt tussen de Vlaamse havens en het Franse waterwegennet.

De Leie loopt dwars door Kortrijk maar heeft voor Kortrijk zelf geen economische betekenis: het gaat om doorgaand internationaal vrachtvervoer. De valleigebieden hebben voor Kortrijk wel betekenis als natuurlijke, landschappelijke en recreatieve waardevolle gebieden. Het kanaal Bossuit-Kortrijk maakt ter hoogte van Kortrijk de verbinding tussen de Schelde en de Leie. Het kanaal functioneert momenteel als een pijpenkop op de Schelde.

1.2. Positie van Kortrijk in de regio

1.2.1. Stedenpatroon in West Vlaanderen

Figuur 12: Stedenpatroon in Zuid-West-Vlaanderen



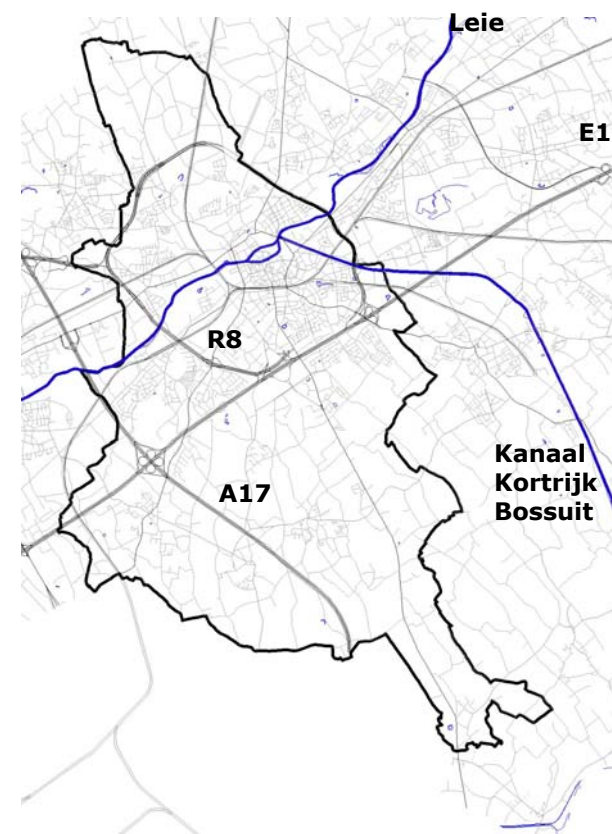
Kortrijk is gelegen in het zuiden van West-Vlaanderen. Het stedenpatroon van West-Vlaanderen wordt niet gedomineerd door één grootstedelijk centrum, maar door meerdere stedelijke centra: Brugge, Kortrijk, Oostende en Roeselare. Kortrijk is een regionale stad met een bovenlokaal verzorgingsniveau. Voorbeelden van bestaande regionale functies zijn het bioscoopcomplex, het historisch winkelhart, de grootschalige kleinhandelszones, de scholen, de culturele infrastructuur, de recreatieve voorzieningen, de bus- en spoorwegstations, de bedrijvigheid en de verzorgende en administratieve instellingen.

Roeselare is het dichtstbijzijnde stedelijk centrum en maakte de jongste decennia een duidelijke opgang.

Het vormt samen met het regionaalstedelijk gebied Kortrijk en de kleinstedelijke kernen Waregem en Menen een stedelijk netwerk.

De omgeving van het kanaal Ooigem-Roeselare vormt een verstedelijkte as tot Izegem. Ook de omgeving van de Leie zelf vormt een verstedelijkte as met Kortrijk als belangrijkste kern.

1.2.2. De lijninfrastructuren versterken de centrumfunctie



Kaart 18: Lijninfrastructuren

Kortrijk is gelegen op het kruispunt van belangrijke verbindingssassen (zowel spoor-, water als wegeninfrastructuren).

In oost-westelijke richting vinden we een structuurbepalende infrastructuurbundel weer bestaand uit de Leie, de spoorweg, de steenwegen (N8 en N43) en de E17. Door de eeuwen heen groeiden de kernen langs deze infrastructuurbundel meer en meer aan elkaar. Recentelijk worden de potenties die de vele in- en uitrittencomplexen boden (zichtbaarheid, bereikbaarheid vanop bovenlokaal én lokaal niveau) optimaal benut. Dit is te merken aan de snel groeiende ontwikkelingen wat betreft bedrijven en diensten langs de E17. Hoog-Kortrijk als pool van diensten, onderwijs, kantoren en hoogwaardige bedrijven neemt daar een belangrijke plaats in. Door de vele in- en uitrittencomplexen wordt de E17 ook vaak gebruikt als lokale verbindingsweg.

In noord-oostelijke richting loopt de A17 dwars door West-Vlaanderen en sluit aan op de E42 (Route Wallonië) in Wallonië. Hoewel de A17 van lagere orde is dan de E17 heeft de A17 minder contactpunten met de directe omgeving dan de E17. De verbindingswegen N32 (Menen-Brugge) en N50 (Kortrijk-Brugge en Kortrijk-Doornik), die parallel lopen met de A17, vervullen dan ook de belangrijkste regionale verbindingfunctie tussen kleinere kernen en Kortrijk.

De A19 verzorgt naast de rijksweg N8 een vlottere verbinding tussen Kortrijk en Ieper.

1.2.3. Open ruimte noord en zuid

Ten noorden en ten zuiden van Kortrijk bevinden zich grote aaneengesloten open ruimtes.

Het open-ruimtegebied ten noorden vormt een wig tussen de regionaalstedelijke gebieden Kortrijk en Roeselare. De heuvelrug van Lendeledede vormt in dit gebied een structurend reliëfelement. De aanwezigheid van de groenten- en fruitveiling in Roeselare heeft invloed op het ruimtegebruik (verspreide serrecomplexen).

Figuur 13: Open-ruimtegebied noord



Bron: GAPAK, Intercommunale Leiedal

Het open-ruimtegebied ten zuiden is minder versnipperd en is een uitloper van de Vlaamse Ardennen met een uitgesproken reliëf. Ter hoogte van de waterscheidingslijn van het hydrografisch bekken van de Leie en de Schelde bepaalt een heuvelrug het reliëf. Het ruimtegebruik is overwegend agrarisch en verspreid komen kleinere dorpskernen voor. Door het aantrekkelijke glooiende landschap heeft het Leie-Schelde interfluvium een belangrijke landschappelijke betekenis.

De Leievallei is de belangrijkste open-ruimtecorridor in de verstedelijkte as. Door de verdere verstedelijking komt hij steeds meer in de verdrinking. De belangrijkste natuurwaarden situeren zich ten westen van Kortrijk.

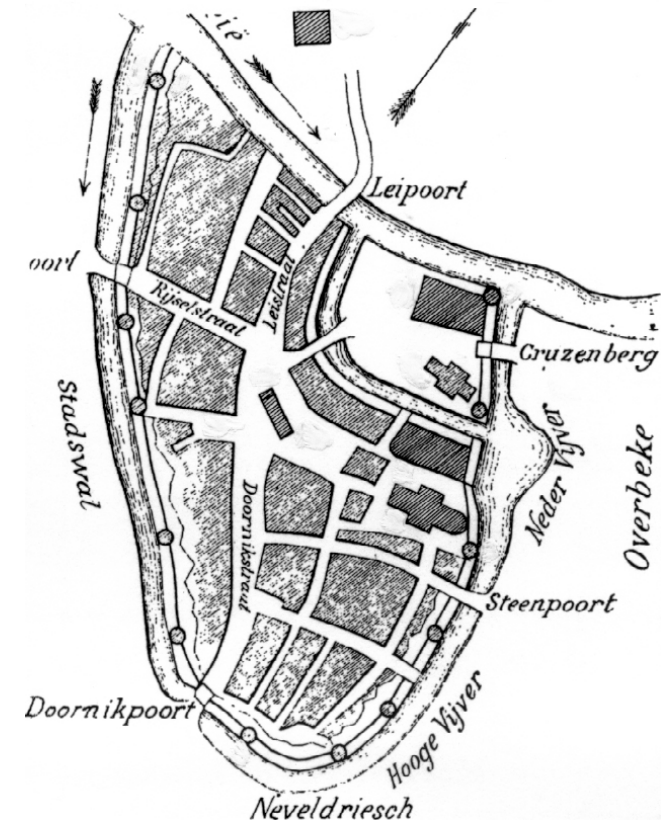
2. BEKNOPT HISTORIEK VAN DE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

De beknopte historiek heeft tot doel een inzicht te krijgen in de manier waarop de bestaande ruimtelijke structuur tot stand is gekomen. Het onderzoek levert een verklaring voor het huidige ruimtelijk patroon van functies en activiteiten. Het geeft soms een inzicht in de 'onderliggende' krachten, de 'motoren' van ontwikkeling en in de elementen die doorheen de tijd een structurerende werking hadden.

2.1. 14^{de} -17^{de} eeuw

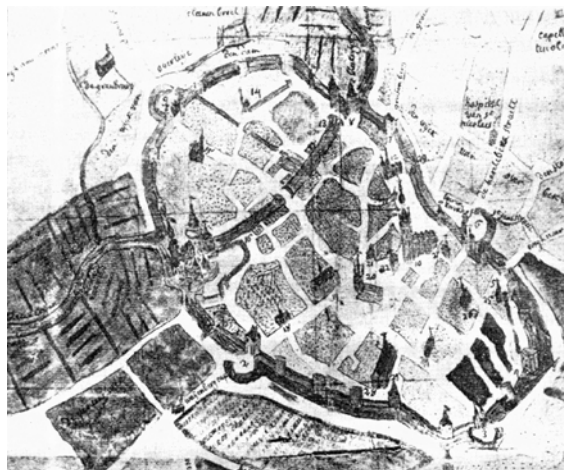
Rond 1300 heeft Kortrijk zich ten zuiden van de huidige oude Leie-arm ontwikkeld als een omwalde vesting. Belangrijke gebouwen van de huidige stadskern zoals de St. Maartenskerk en het Begijnhof en de morfologische structuur van pleinen en de invalswegen (Leiestraat, Rijselstraat en Doornikstraat) zijn reeds aanwezig.

Figuur 14: Kortrijk, 1300



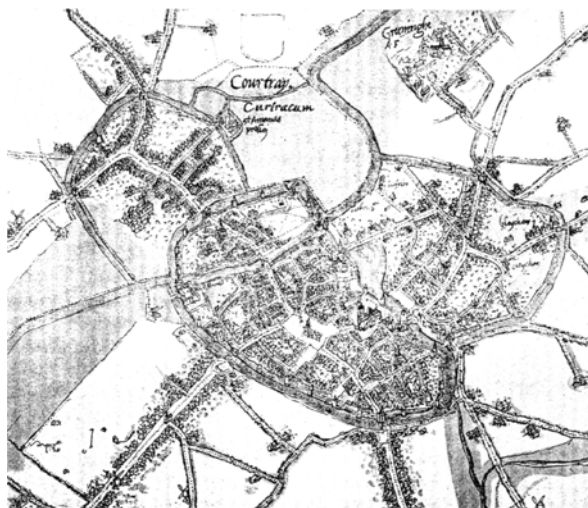
Na de hevige brand van 1382 wordt gestart met de wederopbouw van de stad. Ten noorden van de Leie krijgt de stad een uitbreiding en wordt een nieuwe vestingswal, die het tracé van de huidige Dam volgt, uitgegraven. Het Buda-eiland ontstaat.

Figuur 15: Kortrijk, 1400



Midden 16de eeuw kent Kortrijk een grote economische bloei door de linnenindustrie. De stad breidt uit naar het zuidoosten en Overbeke wordt omwald. Ook de haven wordt aangelegd.

Figuur 16: Deventer, 1560



Midden 17de eeuw wordt Kortrijk tijdens het bewind van Louis XIV van militair strategisch belang en wordt het economische belang overschaduwd. De omwallingen worden versterkt en nieuwe vestingen worden gepland. Het driehoekig militair oefenterrein is het huidige Plein.

Figuur 17: Sanderius, 1658



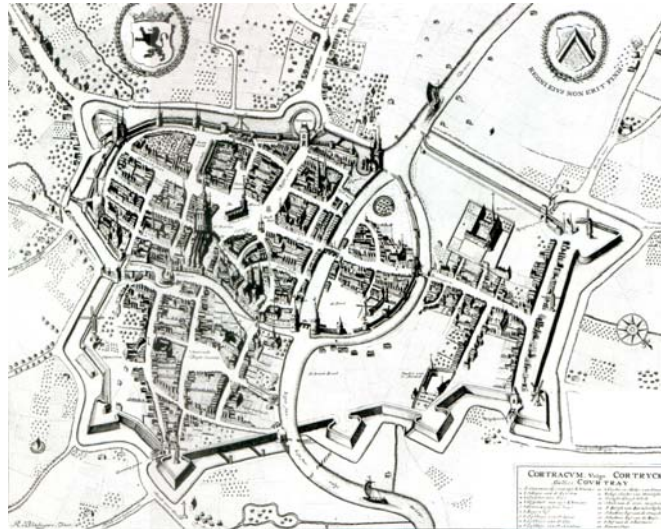
Van oudsher is in de streek verspreide bebouwing te vinden. 'In tegenstelling met de grote alleenstaande hofsteden, vindt men hier een buitengewone dichtheid van kleine hoeven en arbeiderswoningen, een stofwolk van rode en witte puntjes. De woningen worden vrij ordeloos om 't even waar neergezet: in volle veld, in de nabijheid of op enige afstand van de wegen; in één woord: overal². Geen enkele leegte, geen enkele plaats waar de huizen minder opeengehoopt zijn ; heel de streek geeft de

² Lees hierover ook de beschrijving van de verspreide bebouwing door Stijn Streuvels in 'Land en leven in Vlaanderen' en 'Veld en dorp' beide in 'Vlaanderen door de eeuwen heen', T.1 p.1-62

indruk van één uitgestrekte woonplaats.' (LEFEVRE, 1964).

2.2. 18^{de} eeuw

Figuur 18: Kortrijk, 1735



Na woelige eeuwen volgt een periode van vrede en welvaart. Er wordt niet verder geïnvesteerd in de vestingen, hun functie vervalst. De wegeninfrastructuur wordt verbeterd, de straten worden rechtgetrokken en geplaveid. Langs de Leie, worden de kaaien verder uitgebreid om overstroming tegen te gaan en te voorzien in een betere infrastructuur voor het drukke handelsverkeer.

Onder het Oostenrijks bewind wordt hard gewerkt aan de renovatie van de stad, de stad bloeit.

Eind 18de eeuw worden de buitenwallen geëlimineerd. Verschillende onderwijsinstellingen

worden opgericht (Volksschool Jozef Van Dale, Koninklijke College in de St. Amandsproosdij).

Figuur 19: Het slopen van de vesten



Buiten de stads-kern van Kortrijk zijn 'Faubourgs' of 'voorgeborgten' terug te vinden. Het zijn kleine groepen van gebouwen gelegen net buiten de stadswallen en gelegen langs de belangrijkste invalswegen naar de stad (de steenweg naar Menen en de steenweg naar Doornik).

Naast de stads-kern van Kortrijk zijn er een aantal dorpskernen, die in belangrijke mate gekoppeld zijn aan het fysisch systeem van valleien en heuvelruggen. De hoogste dichtheid aan kernen komt voor in de Leievallei. De structurerende werking van steenwegen komt in die periode reeds tot uiting. Kernen als Bissegem en Harelbeke kennen een lineaire uitbreiding en ontwikkelen zich als een straatdorp langs de steenweg (ontwikkeling bandstructuur tussen Leie en steenweg).

2.3. 19^{de} eeuw

Terwijl zich tot in de 18de eeuw een compacte vestingstad had gevormd, ontstaat er in de 19de

eeuw een duidelijke toename van de bebouwing binnen en buiten de vesting, met een verdere ontwikkeling van de lintbebouwing langs de invalswegen.

Binnen de stad wordt hard gewerkt aan de openbare ruimte. Naast de huizen, de openbare en publieke gebouwen verschijnen de eerste fabrieken in het straatbeeld.

Figuur 20: Kortrijk, 1850



Midden de 19de eeuw zal de Leie samen met twee nieuwe infrastructuren een grote invloed uitoefenen op de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Kortrijk: de bouw van een spoorwegennet en het uitgraven van het kanaal Bossuit – Kortrijk, dat de Leie met de Schelde verbindt.

Figuur 21: Leiebrug, 1878



Als gevolg van de aanleg van het station ten zuiden van de stad en de industriële ontwikkeling langs het kanaal Bossuit-Kortrijk groeide de stad vooral in zuidelijke (St. Rochusparochie) en oostelijke richting. De stadsuitbreiding gebeurde vrij planmatig en wordt gekenmerkt door een geometrisch stratenpatroon en relatief compacte bebouwing.

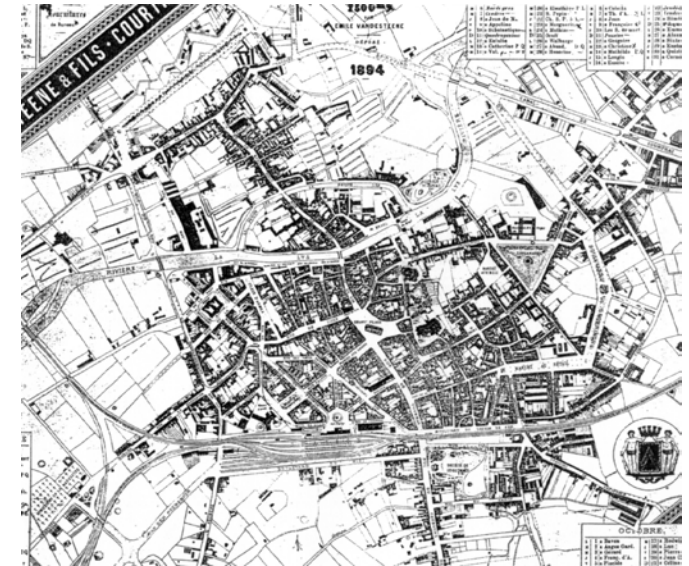
Figuur 22: Stadsuitbreiding rond station en gerechtsgebouw, 1864



Langs de spoorlijn Kortrijk-Moeskroen-Doornik vestigen zich pannenfabrieken (Pottelberg). Langs het kanaal vormt zich een lint van industriële vestigingen, voornamelijk textielbedrijven en een pannenbakkerij. In de onmiddellijke omgeving van de fabrieksgebouwen worden arbeiderswoningen opgericht en ontstaat tussen het station en het kanaal een '19de eeuwse gordel'.

Naast concentraties aan industriële activiteiten was de industrialisatie van de streek ook nauw verbonden met de agrarische economie en was er een sterke functionele verweving van 'wonen' en 'werken' door de thuisnijverheid. Deze verbondenheid drukte zich ruimtelijk uit door een sterk verspreid economisch patroon dat een verspreide verstedelijking induceerde. Na de eeuwwisseling evolueerde de vlasnijverheid naar een meer gedifferentieerde textielsector (tapijt, confectie,...).

Figuur 23: Kortrijk, 1894



Figuur 24: Rootbakken in de Leie, einde 18^e eeuw

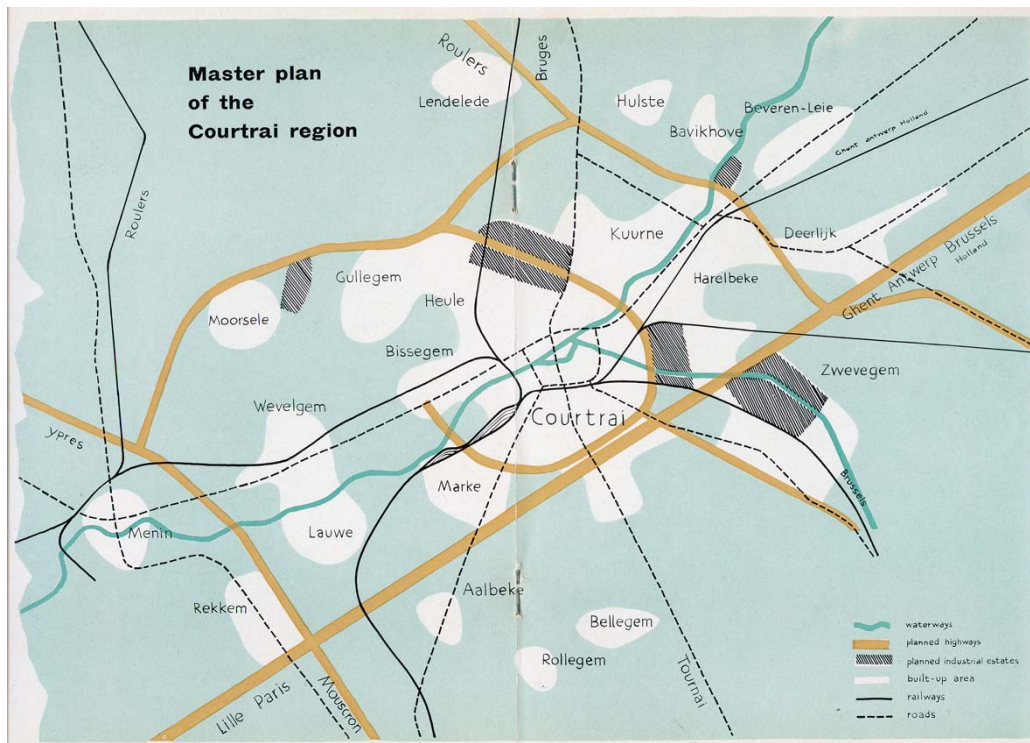


2.4. 20^{ste} eeuw

De belangrijkste groei van de bebouwde oppervlakte doet zich voor in de kernen gelegen op de as Wevelgem-Kortrijk-Harelbeke. Het zijn precies deze kernen waar een combinatie van gunstige factoren aanwezig is: de nabijheid van de Leie, de ontsluiting door spoorlijnen en de ligging aan een steenweg. Doordat de uitbreidingen zich voornamelijk voordoen langs de bestaande wegen ontstaat een morfologische verbinding (bandstructuur) tussen de kernbebouwing van Wevelgem, Bissegem, Kortrijk en Kuurne.

Kaart 19: GAAP, 1954

Om de ontwikkelingen van het Kortrijkse in goede banen te leiden werd tijdens de jaren '50 het GAAP (Gemeenschappelijk Algemeen Aanlegplan) opgesteld. Dit gemeentegrensoverschrijdende plan vormde gedurende jaren een blauwdruk voor de ontwikkeling van de streek. Tot op heden vinden tal van ontwikkelingen hun oorsprong in het GAAP.



Bron: Intercommunale Leiedal

Begin jaren 60 ondergaat de binnenstad van Kortrijk belangrijke infrastructurele veranderingen. Diverse bochtafsnijdingen geven de Leie haar huidige aanzicht. Onder druk van een uit de voegen gebarsten autoverkeer wordt begonnen met de ophoging van de spoorlijn om vlotter verkeer naar en uit het centrum mogelijk te maken. Deze ingreep heeft niet alleen een belangrijke invloed op de directe stationsomgeving, maar ook op de stad in zijn geheel: nieuwe barrières en poorten worden geschapen.

Vooraf de steeds toenemende mobiliteit brengt een verandering teweeg in het ruimtegebruik.

Vanaf het begin van de jaren zeventig werd het net van steenwegen ontubbeld door de aanleg van de E17 (toen nog E3) en later ook de A17. Ook de R8 wordt aangelegd.

Het stijgend ruimtegebruik voor verschillende functies zoals wonen, werken, recreatie heeft een exponentiële groei van de bebouwde oppervlakte voor gevolg. De woon-, handels- en werkverkevelingen tekenen zich steeds beter af. Ze zijn opgebouwd vanuit een interne logica en de relatie met de omgeving is minimaal. De verkeveling vormt een eiland, een enclave.

Het huis-met-tuin wordt het woonideaal en komt in het bereik van steeds bredere lagen van de bevolking (mede door de premies verbonden aan de Wet De Taeye). De suburbane verkeveling wordt geboren. In grote aantallen verschijnen ze diffuus verspreid over heel Kortrijk.

De lokalisering van de nieuwe bedrijventerreinen zijn voor een belangrijk deel gericht op het garanderen van ontwikkelingskansen voor 'lokaal verankerde bedrijven' binnen de eigen gemeente. Ze worden gelokaliseerd in de nabijheid van reeds bestaande bedrijventerreinen (industrieterrein

Harelbeke-Stasegem langs het kanaal) of worden geënt op nieuwe infrastructures die vanaf de jaren '70 door de toegenomen automobilititeit op grote schaal worden aangelegd (industrieterrein Heule-Kuurne).

Langs de steenwegen (N43, N8, N50) en de R8 (Ring-Shoppingcenter) ontstaan concentraties van kleinhandelszaken.

De vele in- en uitritten van de E17 hadden een gebruik als lokale verbindingsweg en een ruimtelijke heroriëntatie voor gevolg. Er ontstond een nieuwe dynamiek op de gronden gelegen in de omgeving van de E17, in het bijzonder in de omgeving van de in- en uitritten. Door een vlotte bereikbaarheid vanuit verschillende niveau's en door de aanwezigheid van nog open ruimte wordt ter hoogte van de in- en uitrit Kortrijk-Zuid het gebied ten zuiden van de E17 ('t Hoge, later Hoog-Kortrijk genoemd) de ontwikkelingspool van de regio voor tertiaire activiteiten en diensten: het Kennedypark, de universiteitscampus (KULAK) en hogeschoolcampus (KATHO), de Xpo, een bioscoopcomplex... .

Net buiten grondgebied Kortrijk werd langs de E17 de transportzone LAR gerealiseerd.

Het resultaat van al deze ontwikkelingen is dat de open ruimte steeds schaarser en schaarser wordt. Niet alleen de oppervlakte nam af (kwantitatief aspect), door de aanleg van infrastructures en de daaruit volgende ontwikkelingen erlangs werd de open ruimte ook steeds meer versnipperd (kwalitatief aspect). Zachte functies zoals landbouw kwamen steeds meer in de verdrukking. Dit leidde in de sterk versnipperde gebieden tot een verdere specialisering en intensivering van de agrarische bedrijfsvoering.

Eind van de jaren '90 gaat de aandacht terug naar de binnenstad, die er wat verwaarloosd bij lag.

Nadat de stad zich in de jaren '60 aanpaste aan de autogebruiker wordt de aandacht vandaag verlegd naar de zwakke weggebruiker en de kwaliteit van ruimte in het algemeen. Het openbaar domein wordt op gerichte plaatsen aangepakt. Oude verlaten fabriekspanden gelegen binnen de bouwblokken en langsheen de Leie worden afgebroken om ruimte vrij te maken voor woningbouwprojecten.

Bij de huidige aanpassingswerken van de Leie i.f.v. de doortocht van grotere schepen wordt niet alleen aandacht besteed aan de technische kant, het gebied wordt in zijn totaliteit aangepakt met aandacht voor openbaar domein.

Er wordt geïnvesteerd in fietsroutes die het centrum van de stad verbinden met de deelgemeentes.

De stad krijgt een (ver)nieuw(d) gezicht.

3. ANALYSE VAN DE BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR VAN KORTRIJK

De studie van de bestaande ruimtelijke structuur gebeurt aan de hand van deelstructuren. Deelstructuren zijn structuurbepalende elementen die thematisch worden beschreven. Het structuurplan onderscheidt 7 deelstructuren:

- de ruimtelijk-natuurlijke en groenstructuur;
- de nederzettingsstructuur;
- de verkeers- en vervoersstructuur;
- de ruimtelijk-economische structuur;
- handel, diensten en recreatie;
- de agrarische structuur;
- de landschappelijke structuur.

Hieronder worden de verschillende structuren behandeld.

3.1. Bestaande natuur- en groenstructuur

Het GNOP en het groenstructuurplan Kortrijk vormen de basis voor de beschrijving van de bestaande natuurlijke structuur en groenstructuur.

3.1.1. Algemene kenmerken

3.1.1.1. Weinig natuur- en bosgebieden

Op het grondgebied van de stad Kortrijk zijn weinig natuur- en bosgebieden aanwezig.

De in het gewestplan vastgelegde natuurgebieden vallen veelal samen met de belangrijke beekvalleien. In werkelijkheid is daar weinig van te merken. Vele van deze gebieden zijn niet ingericht als natuurgebied.

De weinige bossen die Kortrijk rijk is, zijn biologisch zeer waardevolle gebieden. Ze zijn echter klein waardoor het negatieve effect van de randen een grotere impact heeft op de ecologische waarden.

3.1.1.2. Weinig groen in het stadshart en de kernen

Echte grote parken zijn er in de binnenstad niet aanwezig. De openbare groene ruimtes in de binnenstad vormen afzonderlijke oases van rust en groen. De druk erop is groot. In de kernen Marke, Heule en Bissegem vormen de beekvalleien met de restanten van de aanpalende open ruimtes de basis van de groenstructuur.

3.1.1.3. Spanning tussen de functies natuur en landbouw

Er is binnen de landbouw zowel een trend naar schaalvergroting en extensifiëring als naar intensifiëring. Het landbouwareaal wordt maximaal uitgebaat en benut voor landbouwproductie. Het open landschap, de kleine landschapselementen en de potenties voor natuurontwikkeling komen onder druk.

3.1.1.4. Overstromingen in beekvalleien

Door de steeds groeiende bebouwde en verharde oppervlaktes en door het negeren van natuurlijke overstromingsgebieden bevinden zich verspreid over het grondgebied Kortrijk verschillende wateroverlastgebieden in de omgeving van beekvalleien. Ook ophoging in natuurlijk overstromingsgebied, waardoor de gronden waardevoller werden vanuit landbouwkundig standpunt, werken overstromingen in de hand.

De gebieden gevoelig voor overstromingen zijn:

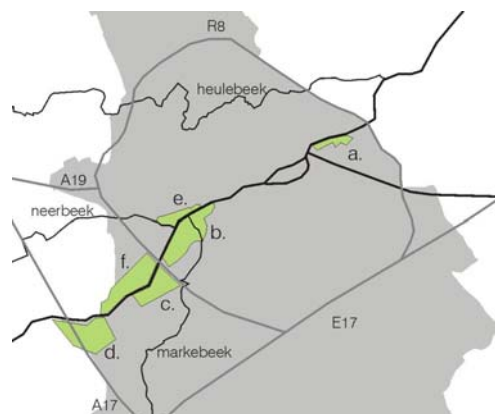
- de Leievallei;
- de vallei van de Heulebeek;
- de Bondillebeek, Fabrieksbeek en Weimeersbeek te Rollegem.

3.1.1.5. Waterkwaliteit in de beken

Het water in nogal wat beken is vervuild door zowel industrieel als huishoudelijk afvalwater. Deze slechte waterkwaliteit betekent een zware hypotheek op het beekvallei-ecosysteem en dus ook voor eventuele natuurontwikkelingsprojecten.

3.1.2. Betekenisvolle elementen van de natuurlijke structuur en groenstructuur

3.1.2.1. De Leievallei



Kaart 20: De Leievallei en natuurwaarden

De Leievallei op het grondgebied van Kortrijk heeft een grotendeels verstedelijkt karakter. De verschillende rechte trekkingen die in de loop der jaren plaats vonden hebben het natuurlijke karakter van het valleigebied grondig gewijzigd. Wat nog

overblijft aan open ruimtes langs de Leie kunnen we in verschillende gebieden verdelen.

Leiekant en de Pannenbakkerij Marke (d&c)

De Leiekant te Marke heeft een groot reliëfverval (stijging van een 10 tal meter op zeer korte afstand). Het gebied wordt gekenmerkt door enkele kleinschalige graasweiden, een populierenaanplanting en door een restant van een afgesneden Leiearm. Deze Leiearm wordt momenteel beheerd door een natuurwerkgroep. De Leiekant is vooral belangrijk als verbindingsgebied met het nabij gelegen prachtige Leielandschap van de Pannenbakkerij. Het gebied bevat een verlaten landbouwsite die omgevormd is tot woning. Er is ook een ongecontroleerd stort van inerte materialen.

Nabij de pannenbakkerij te Marke bevindt zich langs de Leie één van de merkwaardigste landschappen in de regio. Hier bevinden zich langs de Leie geen meersgebieden, maar wel een sterk reliëfmatig landschap dat naast hellingweiden met een struweel ook een spoorweglijn en een pannenbakkerij bevat. Het uitzicht wordt ontsierd door het industrieterrein van Wevelgem-Zuid langs de overkant van de Leie.

Leiemeersen Bissegem (f)

De Leiemeersen te Bissegem kunnen voor een groot deel worden vergeleken met deze te Paters Mote. Ze zijn echter kleiner. Het gebied bestaat uit intensieve graasweiden begrensd door knotwilgen. Het gebied wordt sterk beïnvloed door de intensieve akkerbouw op de hoger gelegen gronden. Het bevat een aantal zonevreemde activiteiten. Landschappelijk wordt het gebied gedomineerd door de nabijheid van de R8 en het industriegebied van Wevelgem-Zuid. Een gedeelte van het gebied is gelegen in woonuitbreidingsgebied en een gedeelte in woongebied. De lager gelegen delen van het

gebied hebben grote potenties op vlak van natuurontwikkeling.

Neerbeekvallei en begeleidende weilanden(e)

Ten zuiden van de kern van Bissegem vinden we een hellend weiland begrensd door de Neerbeekvallei, de Oliemolenstraat en de Rootputstraat. Het gebied wordt intens begraasd. Het bevat een aantal vervallen vlasschuren. Tussen de Leie en het jaagpad is een niet toegankelijke strook met een dichte struikbeplanting.

Meersengebied Paters Mote (b)

Dit gebied is het grootste en meest intacte open meersenslandschap in Kortrijk. Naast het vlakke Meersengebied bepalen vooral het domein van Paters Mote en het kasteeldomein van de Bethune het landschap. Het alluviale gebied wordt gedomineerd door grasland terwijl de hoger gelegen gronden worden bebouwd als akkers. Door de rechte trekking van de Leie is goede drainage mogelijk en werden vochtige weilanden omgezet naar intensieve graasweiden, die veel minder rijk zijn aan soorten. Het gebied staat voornamelijk bekend voor zijn vogelrijkdom. De uitwisseling tussen het kasteeldomein de Bethune/Paters Mote en de meersen verhoogt de ecologische diversiteit van het gebied. De lager gelegen weilanden en het kasteelpark heeft mogelijkheden voor natuurontwikkeling.

De Wikings (a)

Het gebied langs de Leie in de omgeving van de Venning wordt getypeerd door een sterke versnippering. Naast een industriële vestiging en veel woonbebouwing vinden we er nog enkele bosrestanten. In de omgeving van de ring bevindt zich een recente bosaanplant van Zwarte Els. Iets verderop naar Kortrijk toe bepaalt voornamelijk een populierenbos met ruderaal ondergroei het gebied. Het populierenbos wordt doorkruist door een

paardenrenbaan. Het gebied staat op het gewestplan aangeduid als recreatief park. Bij de rechte trekking van de Leie zal het echter gedeeltelijk verdwijnen.

3.1.2.2. Beekvalleien



Kaart 21: Beekvalleien

Binnen het verstedelijkt gebied zijn kleinere open-ruimtegebieden vaak gekoppeld aan beekstructuren. Zo vormen in Kortrijk een aantal beken groene linten in het landschap die het stedelijk gebied en de kernen verbinden met de open ruimten er rond. Daarnaast monden een groot aantal beken uit in de

Leie, die op haar beurt als een groen lint door de stad loopt. Door de vochtige grond van de beekvalleien was intensieve landbouw niet mogelijk en ontstonden half-natuurlijke hooi- en weideoppervlakten met specifieke vegetaties. Meestal gaan de beekvalleien gepaard met hoge concentraties aan kleine landschapselementen. De ecologische kwaliteit van beken wordt bepaald door de waterkwaliteit en de oever- en beekstructuur. Ook het landschap omheen de beken kan heel waardevol zijn.

Gezien het grote aantal beken in Kortrijk is het niet mogelijk deze in detail te behandelen. Enkel de beekvalleien met potenties en/of specifieke kenmerken worden beschreven.

De Heulebeekvallei

De Heulebeek stroomt Kortrijk binnen ter hoogte van Gullegem en verlaat Kortrijk ter hoogte van de R8 op de grens met Kuurne. Ze volgt een zeer grillig verloop. Op sommige plaatsen vormt ze een prachtig gestructureerde beekvallei, welke bij hoge waterstanden fungeert als overstromingsgebied. Op andere plaatsen stroomt ze echter door gesloten landschappen met woon- en industriegebieden. De Heulebeek kan worden beschouwd als drager van een 'paternoster' van kleinere open-ruimtegebieden die als een lineaire structuur doordringt in het weefsel van verschillende kernen (Heule, Heule-Watermolen, Kuurne). De Toortelbeek is de belangrijkste zijbeek op Kortrijks grondgebied. De beekvallei staat op het gewestplan ingekleurd als parkgebied.

De Heulebeek wordt meestal begeleid door vochtige weilanden die behoren tot het natuurlijk overstromingsgebied. Dit resulteert in een eigen flora van vochtminnende plantensoorten van licht bemeste hooi- en graasweiden. Mits een aangepast beheer heeft de beekvallei een grote potentie op

ecologisch vlak. Er moet worden gedacht aan het bufferen van de beekvallei tegenover bebouwing en industrie.

Het vermelden waard is het Heulepark, dat als een deel van de Heulebeekvallei kan worden beschouwd. Er is een uitgesproken voorjaarsflora in het bosgedeelte en in het moerasgedeelte aanwezig. Daarnaast vormen de Heerlijkheid van Heule, Preetjes Molen en de watermolen belangrijke landschappelijke elementen.

De Markebeekvallei

De Markebeekvallei ontspringt in de buurt van de verkeerswisselaar E17 en A17. Ze stroomt er door een open glooiend landschap waar intensieve landbouw wordt bedreven. De beek wordt er voornamelijk begeleid door akkers. Verder dringt ze als groenstructuur door in het weefsel van de kern van Marke waar nog enkele waardevolle restanten van de beekvallei bewaard bleven nl. ter hoogte van de bibliotheek en het ontmoetingscentrum (met waardevolle poelen en weilanden), ter hoogte van het kerkhof en ter hoogte van de pannbakkerij. Stroomafwaarts van Marke stroomt de Markebeek de Leievallei binnen en passeert ze langs het kasteeldomein de Bethune. De beek is er rechtgetrokken.

De Neerbeekvallei

De Neerbeek kent slechts een beperkt verloop op Kortrijks grondgebied. Ze stroomt Kortrijk binnen in Bissegem ter hoogte van het toerittencomplex van de R8 en mondt enkele honderden meters verderop uit in de Leie. Het gebied rond de monding van de Neerbeek bestaat uit vochtige weilanden en is, alhoewel zeer kleinschalig en afgeschermd door lintbebouwing, vooral landschappelijk waardevol.

De vallei van de Weimeersbeek

De Weimeersbeek te Rollegem wordt belicht omwille van het voorkomen van een hoge concentratie aan kleine landschapselementen (vooral knotwilgen). De Weimeersbeek vormt stroomafwaarts de Fabrieksbeek. Ze stroomt er door een open landbouwgebied. Ze wordt er voornamelijk begrensd door akkers die door het gebruik de beekranden sterk bedreigen.

3.1.2.3. Bossen



Kaart 22: Bossen

Het arrondissement Kortrijk staat algemeen bekend als één van de bosarmste regio's van Vlaanderen. Zo bedraagt de beboste oppervlakte in Kortrijk 84

ha. Dit vormt slechts 2% van de totale onbebouwde oppervlakte. Op het grondgebied Kortrijk liggen vier grotere boscomplexen nl. : Heulebos, Bellegem- en Argendaalbos, Kooigem- en Grandvalbos en het Kennedybos. Hun voorkomen is in het algemeen gekoppeld aan de eigenschappen van het fysisch systeem (reliëf en bodem).

Het Heulebos

Het Heulebos is een relatief oud bos en is samen met zijn omgeving landschappelijk waardevol. Het is samen met het nabijgelegen Steenbekebos het enige droge boscomplex in de lichte zandleemstreek. Het bestaat hoofdzakelijk uit loofhout met tussenin Lork en Fijnspar. Ondanks de ouderdom van het bos zijn slechts enkele restanten oud bos te vinden. Deze degradatie is vooral te wijten aan het aanplanten van uitheemse boomsoorten (Naaldhout en Populieren).

De toegangspoort langs het Gemeenhof is gelegen in landelijk woongebied.

Het Kennedybos

Het Kennedybos is zeer recent ontstaan dankzij de aanleg van de E17. Door het doorsnijden van het reliëf werden grote hoeveelheden klei op een gebied van 14 ha opgestapeld. In 1971 werd tijdens de nationale 'plant-een-boom-actie' op deze kleiheuvel een bos aangeplant. Rond het bos werd een populierenscherm aangelegd. Doordat het gebied varieert van vochtige moerassige grond tot droge voedselarme alkalische grond kwam het bos moeilijk en langzaam tot ontwikkeling. Slechts enkele boomsoorten overleefden terwijl er anderzijds struiken spontaan gingen groeien en er zich een zeldzame en gevoelige flora ontwikkelde. Nu nog steeds kent het bos open gedeelten die met een aangepast beheer dienen vrijgehouden te worden. Naast de bijzondere flora is het bos ook een aantrekkingspunt voor vogels.

Het Bellegembos en het Argendaalbos

Deze bossen bevinden zich op de scheidingslijn tussen de Schelde- en de Leievallei. Alhoewel het vroeger één boscomplex vormde bestaat het vandaag uit twee gescheiden delen. Tussenin ligt het prachtige Argendaalhof en Argendaalkasteel omgeven door voornamelijk weilanden. De twee bossen bezitten elk een verschillend karakter omwille van hun uiteenlopende geschiedenis. Een gedeelte van Bellegembos werd eind jaren '60 verkaveld. Het Argendaalbos is altijd beheerd geweest als een productiebos. Ook tijdens W.O. II werd het bos behouden omwille van deze functie. Het bos bezit dan ook veelal hoogstammig hout. Het bos wordt getypeerd als een Eiken-haagbeukenbos met Wilde hyacint en kent geen dichte ondergroei. Bellegembos daarentegen werd tijdens W.O. II nagenoeg volledig gekapt. Heraanplantingen mislukten gedeeltelijk en de gekapte stronken schoten terug op en groeiden uit tot hakhout. Het bos is nog steeds niet volledig hersteld van de ingrepen van toen, zodat we te maken hebben met een niet optimaal ontwikkeld bos. Het bos wordt getypeerd als een zuur Eiken-beukenbos. Door de grote reliëfverschillen zijn er verschillende bodemvochtigheidsklassen die elk hun bodemsoorten meebrengen. Er is bovendien een rijke verscheidenheid aan vogels.

Grandval- en Kooigembos

Enkel het zuidelijk deel van het Kooigembos is gelegen op Kortrijks grondgebied. Het gewestplan duidt het bos aan als landbouwgebied. Het Kooigembos is voornamelijk een middelhoutbos met voorjaarsbloeiërs.

Stadsbos Preshoek

Op initiatief van het Vlaamse Gewest werd een geschikte locatie gezocht voor een grootschalig stadsbos van enkele honderden hectare oppervlakte. De omgeving om en nabij de verkeerswisselaar E17-A17 is als geschikte locatie naar voor gekomen. De realisatie van dit stadsbos betekent een grote meerwaarde voor de streek. Het stadsbos werd opgenomen in de laatste gewestplanwijzigingen. De eerste gronden werden aangekocht. In het najaar van 2002 werd de aanplanting opgestart.

3.1.24. Restgronden

Onder 'restgronden' bespreken we enkele betekenisvolle open ruimtegebieden die uitsluitend of volledig hun bestaan te danken hebben aan de aanleg van infrastructuur of aan de stopzetting van ontginningsactiviteiten.

Keizersberg

Tussen de verkeerswisselaar E17-A17 en de Keizerstraat bevindt zich een zeer waardevol terrein. Het is deels van natuurlijke oorsprong, deels ontstaan tijdens de aanleg van de E17. Daarbij werden grote hoeveelheden klei uitgegraven en op de terreinen langs de E17 gestort (zie ook Kennedybos). Intussen werd het terrein volledig heroverd door de natuur en is één van de meest waardevolle terreinen in het Kortrijkse geworden. De vegetatie kan goed vergeleken worden met deze van het Kennedybos. Door de grote botanische waarde heeft zich een rijke insectenfauna genesteld. De berg biedt een panorama op de Markebeekvallei. Rondom de Keizersberg liggen enkele kleinere weideoppervlakten met poelen.

De Sjouwer

De Sjouwer is een standbeeld ter nagedachtenis van de vele Vlaamse seizoenarbeiders die in Frankrijk

een cent trachten te verdienen. De Sjouwer is geplaatst op een kleiberg ontstaan door de aanleg van de E17. De berg wordt beheerd als graasweide. Deze beheersvorm is niet bijzonder waardevol te noemen en kan door aangepast en minder intensief beheer een zeer waardevolle flora bekomen.

De kleiputten 't Hoge

Dit gebied dankt zijn ontstaan, zoals de naam laat vermoeden, aan kleiwinning. Tot diep in de jaren '60 werd in het gebied nog klei ontgonnen. Op de laaggelegen gronden ontstond een unieke biotoop. Het gebied bestaat nu uit een soortenrijk vochtig hooiland, een mesofiel wilgenstruweel, enkele interessante poelen en een grasruigte. De ecologische waarde van het gebied werd door de stad Kortrijk erkend zodat er plannen werden gemaakt voor een gemeentelijk natuurreservaat. Momenteel is een educatief centrum opgericht aan de kant van de St-Denijsweg.

De meeste andere kleiwinningssputten werden als stort gebruikt (Marionettenberg en Preshoek). De evolutie van stort naar natuurgebied is een bekend gegeven. Deze gebieden kregen dan ook een nabestemming N-gebied. Bij een vierde kleiput (de Koekelberg) is de exploitatie pas stopgezet. De putten zullen gedeeltelijk worden opgevuld. Het gebied krijgt de nabestemming natuurgebied.

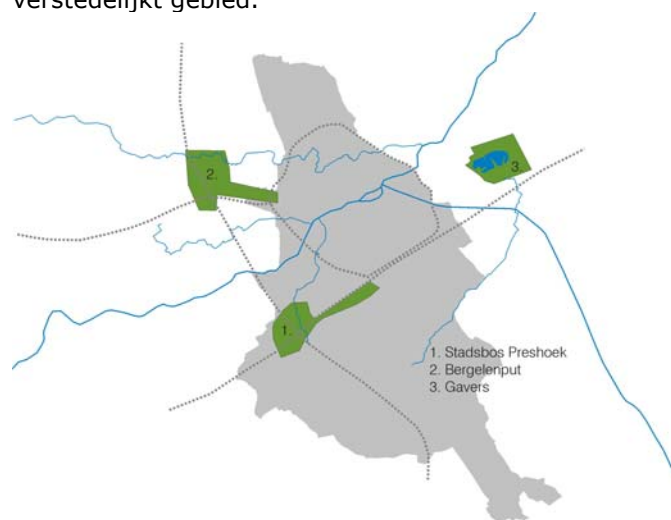
De Venning

Ten noordwesten van de spoorweg, tussen Vennestraat en R8 is een vliedertuin aangelegd, met daarnaast een trapveldje, een bloemrijk hooiland met kleine landschapselementen. Recent werden er volkstuintjes in het gebied aangelegd. De rest wordt gebruikt als akkerland en weiland.

3.1.3. Randstedelijke groengebieden

De Gavers en de Bergelen zijn grotere groengebieden die buiten Kortrijk gelegen zijn, maar voor de bewoners van Kortrijk een grote betekenis hebben.

Zowel de Bergelen (43 ha) als de Gavers (173 ha) zijn provinciale domeinen die ontstaan zijn rond voormalige zandwinningsputten. Ze vormen nu belangrijke groene longen midden een sterk verstedelijkt gebied.

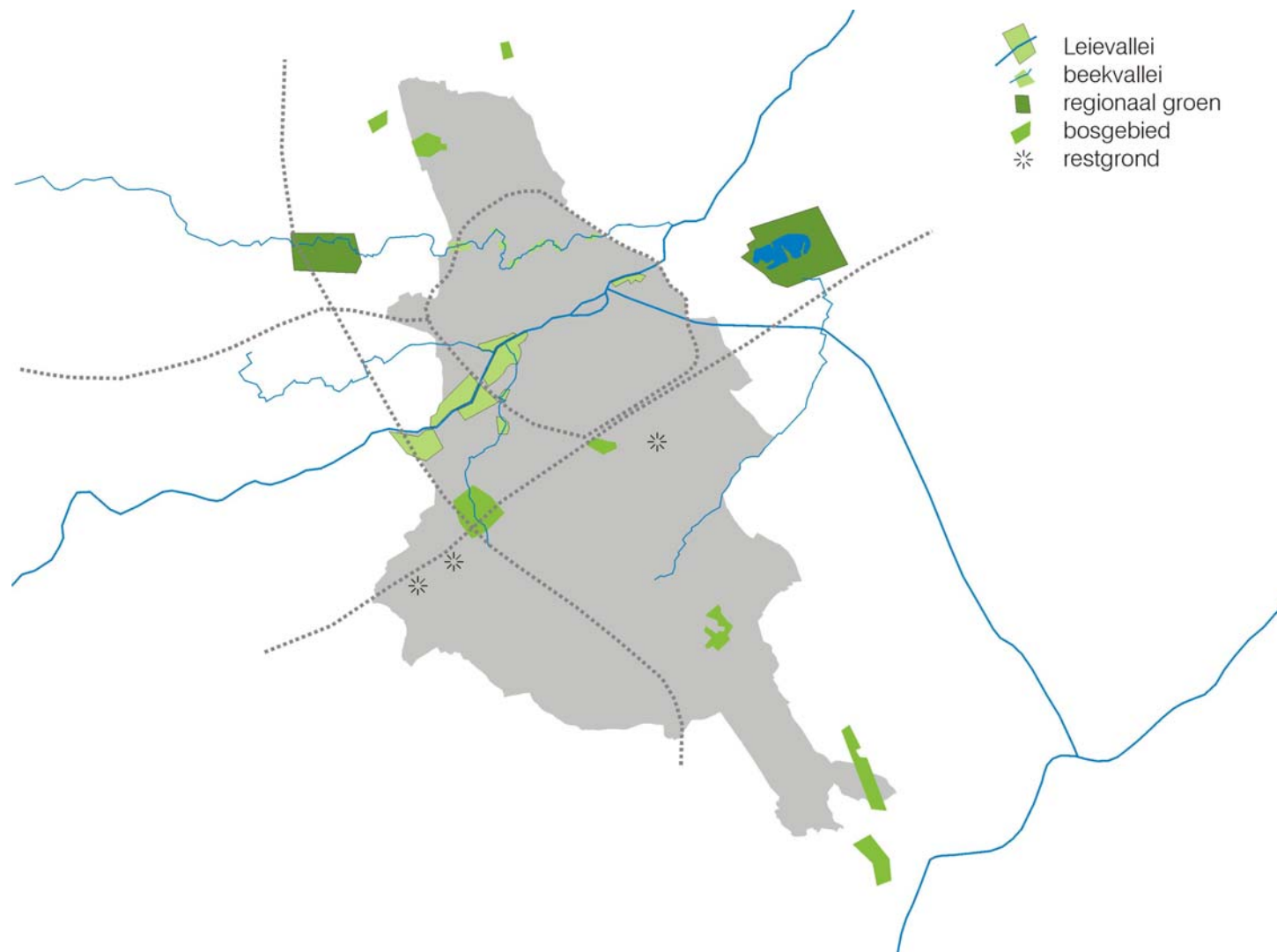


Kaart 23: Randstedelijke groengebieden

3.1.4. Kleine landschapselementen (kle's)

Verspreid over het grondgebied Kortrijk bevinden zich verschillende waardevolle kle's. Het gaat daarbij voornamelijk over hagen, houtkanten, bomenrijen, veedrinkpoelen, hoogstamboomgaarden en taluds. In het interfluvium zijn in hoofdzaak de gebieden met klé's de dragers van de ecologische infrastructuur.

3.1.5. Overzicht natuurlijke structuur



3.2. Bestaande nederzettingsstructuur

3.2.1. Algemene kenmerken

De stad Kortrijk heeft een dubbel profiel. Enerzijds is de stad, op regionale schaal, de kern van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk en de verstedelijkte band tussen Menen en Waregem. Anderzijds behoort een aanzienlijk deel van het Kortrijks grondgebied tot het buitengebied. Ten zuiden behoren de deelgemeenten Bellegem, Aalbeke, Rollegem en Kooigem tot het Leie-Schelde interfluvium. Ten noorden van de verstedelijkte band behoort een aanzienlijk deel van de deelgemeente Heule tot een open-ruimtegebied, dat versnipperd is en dat, althans volgens het structuurplan Vlaanderen, een open-ruimtelijk moet vormen tussen de kernen Kortrijk, Roeselare en Waregem.

Dit dubbelprofiel, dat bevestigd wordt door de afbakening van het regionaalstedelijk gebied, weerspiegelt zich ook in de kwantitatieve gegevens over bevolkings- en woningdichtheid en de concentraties van voorzieningen.

85% van de totale Kortrijkse bevolking woont op 40% van het Kortrijks grondgebied of in het deel van Kortrijk dat deel uitmaakt van de stedelijke band of het regionaalstedelijk gebied. Opvallend hierbij is dat minder dan 15% van de statistische sectoren (11 op 81) van het stedelijk gebied een dichtheid van 50 inwoners per ha halen.

De woningdichtheid is het hoogst in Kortrijk binnen de stadsring, met uitlopers langs de historische invalswegen, en de wijken ten zuiden en ten oosten van de historische binnenstad tussen de Doorniksewijk, Zwevegemsestraat en het kanaal Bossuit-Kortrijk.

Het stedelijk gebied van Kortrijk, dat uit meerdere kernen bestaat, heeft een hoog voorzieningenniveau (winkels, scholen, cultuur, ...). De commerciële functies op regionaal en stedelijk niveau zijn geconcentreerd in de binnenstad van Kortrijk en in een aantal kleinhandelszones, gelegen op of nabij de knooppunten van de R8 en de invalswegen (Ring-Shoppingcenter, industrieterrein Heule-Kuurne en het bouwcentrum Pottelberg).

De binnenstad vormt samen met Hoog-Kortrijk de ruimtelijke drager bij uitstek van 'unieke' stedelijke functies (schouwburg, conservatorium, openbare omroep, musea, bioscoop, ...) en functies met een reikwijdte hoger dan het stedelijk gebied (hoger onderwijs, de Hallen, Kinopolis, nieuw ziekenhuis, ...). De andere kernen van de stedelijke band op het grondgebied van Kortrijk (Marke, Heule-centrum en Bissegem) hebben een voorzieningenapparaat dat eerder functioneert op lokaal niveau. Het zijn in hoofdzaak woonontwikkelingsgebieden binnen het stedelijk gebied.

De woon- en woonuitbreidingsgebieden in de deelgemeenten van het buitengebied hebben er voor gezorgd dat de Kortrijkse suburbanisatie en stadsvlucht vanaf '90, in beperkte mate binnen de eigen gemeentegrenzen werd opgevangen. Door de nabijheid van het stedelijk gebied en hun steenwegachtige verlinting langs de Doorniksesteenweg en Moeskroensesteenweg, hebben Bellegem en Aalbeke een iets uitgebreider en anders geprofileerd voorzieningenapparaat dan Rollegem en Kooigem. Langs de steenwegen bevinden er zich tussen de oorspronkelijke woonlinten ambachtelijke bedrijven, autowerkplaatsen en andere uit de stad verbannen activiteiten.

3.2.2. Betekenisvolle elementen van de bestaande nederzettingsstructuur

3.2.2.1. Stedelijk gebied

Binnenstad



Kaart 24: nederzettingsstructuur binnenstad

De binnenstad van Kortrijk is de kern van de meest aaneengesloten bebouwing van het stedelijk gebied en refereert naar de eind 19de-eeuwse compacte stad. De binnenstad wordt omsloten door de binnenstadsring. Centraal binnen de stadsring ligt het historisch hart van Kortrijk, de omgeving van de Grote Markt en St. Maartenskerk, waarrond horeca en het commercieel centrum zich heeft geconcentreerd. Vanuit de historische kern of de Grote Markt vertrekken straalsgewijs belangrijke ruimtelijk

structurerende straten: Doorniksestraat, Rijselestraat, Leiestraat en O. L. - Vrouwestraat. Het stratenpatroon, het ensemble van de twee historische kerken (St. Maartens- en O.L. Vrouwekerk) met hun pleinen, het Begijnhof en de waardevolle gevels en gebouwen bepalen het karakter van het cultuur-historisch zwaartepunt van de stad.

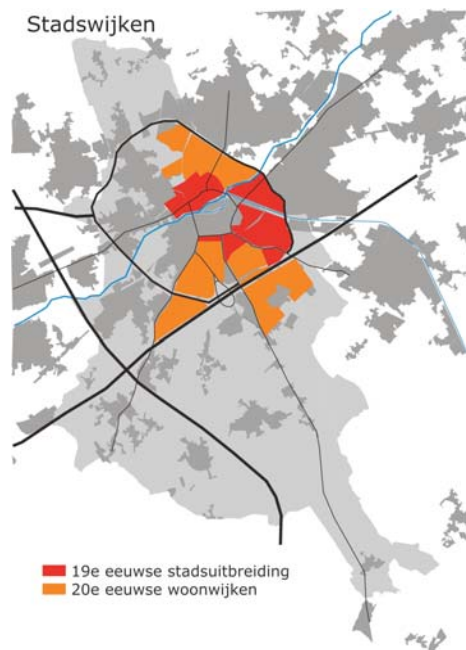
De binnenstad wordt in oostwestelijke richting doorsneden door een gedeeltelijk ontdubbelde Leie, waardoor het Buda-eiland ontstaat. Door de doorsnijding met de Leie wordt de binnenstad fysisch en functioneel opgedeeld. Overleie, of het gebied tussen de Leie en het Astridpark, is een historisch gegroeide perifere parochie rond de St. Elooikerk en profileert zich als een apart stadsdeel met eigen subcentrum rond het St. Amandsplein en de Overleiestraat. De omliggende straten zijn woonstraten met overwegend denses gebouwd, individuele woningen. Overleie wordt getypeerd door een verouderd, vroeg 20ste-eeuws patrimonium met verlaten fabrieksgebouwen met de bijhorende bescheiden woningen of 'werkmanshuizen'.

Door de vroege ontwikkeling van het station (1839) ten zuiden van de binnenstad, maakt de stationswijk morfologisch integraal deel uit van de binnenstad. Toch heeft het gebied tussen de spoorwegberm en het commerciële centrum of winkel-wandelgebied momenteel het typische karakter van een 'achtergelegen' stationsbuurt, met verlaten panden en vergane (vooroorlogse?) stadsglorie.

Anders is het met de 19de en 20ste eeuwse westelijke stadsuitbreiding tussen het station en het gerechtshof. Het is voornamelijk een residentiële buurt, vermengd met een aantal horeca- en kantoorvoorzieningen. De gerechtshofbuurt wordt gekenmerkt door een strak stratenpatroon met zichtassen naar het station, gerechtshof, Casinoplein en Graanmarkt. De bebouwing is er min of meer homogeen en bestaat uit hoofdzakelijk imposante en gepleisterde

burgershuisen en relatief lage appartementsgebouwen.

19^e eeuwse stadsuitbreiding



Kaart 25: nederzettingsstructuur stadswijken

Buiten de binnenstadsring waaiert de bebouwing, als tentakels, stervormig en in alle richtingen uit langs de historische invalswegen. Op die manier hangen in het noorden de kernen Bissegem en Heule, Heule-Watermolen en Kuurne aan de Kortrijkse binnenstad. Ten zuiden van de Leie verbindt de lintbebouwing langs de Gentsesteenweg Kortrijk met Harelbeke en reiken de tentakels langs de Zwevegemsestraat, Doorniksewijk en Aalbeeksesteenweg tot aan de R8. De tentakels vormen woonlinten van dichte rijbebouwing. Tegelijkertijd vormen ze de concentratie

van een aantal kleinhandelszaken. Vooral langs de Brugsesteenweg en in mindere mate langs de Meensesteenweg, zijn de commerciële activiteiten het meest uitgesproken. De woontentakels vormen binnen de R8 een relatief fijnmazig net. De tussenliggende ruimte wordt voornamelijk ingevuld door 20^{ste}-eeuwse monofunctionele woonwijken of grootschalige functies (kerkhof, rangeerstation, Blekerij, sportstadion, ...). De zuidelijke woonwijken St. Rochus, St. Elisabeth, St. Jan, ... palen aan de binnenstadsring en beantwoorden nog aan een grote woningdichtheid. Het betreft in hoofdzaak wijken met rijwoningen, die tijdens het interbellum of later, bij de wederopbouw, tot stand kwamen.

20^e eeuwse woonwijken en Hoog- Kortrijk

De perifere woonwijken zorgen voor de verdere morfologische en vooral zuidelijke uitbreiding van de stad. De woonwijken worden gekenmerkt door een lagere woningdichtheid en kwamen vanaf eind de jaren '60 tot stand op basis van het algemeen verspreid autobezit. Ze proberen dan ook optimaal gebruik te maken van de aanwezigheid van grote wegeninfrastructuren zoals de R8.

Vanaf de jaren '70 kan de deelgemeente Kortrijk binnen haar gemeentegrenzen en binnen het juridisch vastgelegd kader van het gewestplan slechts zuidwaarts uitbreiden. Samen met de inplanting van een aantal grootschalige en regionale voorzieningen (Hallen, KULAK en scholencampus, Kennedypark, begraafplaats, Researchpark, Deltapark, ...), vormen de woonontwikkelingen ten zuiden van de E17 de belangrijkste groeipool van de stad. Het gebied wordt omschreven als Hoog-Kortrijk en Kortrijk-Oost.

Randstedelijke kernen van het stedelijk gebied

Binnen het stedelijk gebied van Kortrijk bevinden zich de kernen van Heule, Bissegem en Marke. Morfologisch ondergingen ze een gelijkaardige evolutie als de kern van Kortrijk : aanvankelijk kerngebonden, vervolgens uitwaaiierend langs de invalswegen en

nadien 'vullend' met monofunctionele woonwijken. Op regionale schaal ontstaat hierdoor een nederzettingsstructuur waarbij de deelgemeenten van het stedelijk gebied zich als satellietkernen met tentakels van lintvormige bebouwing aan de kern van Kortrijk vasthechten.

Heule vormt van oudsher een soort dubbelkern. De gemeente heeft naast de belangrijkste ontwikkelingen rond de kerktoren - Heule-centrum - ook een beperkte en historische ontwikkeling gekend rond Heule-Watermolen. De ontwikkeling van Heule-Watermolen gebeurde langs de Izegemsestraat waardoor een woonlint gevormd wordt van aan het Astridpark tot de Warande.

Beide kernen van Heule worden van elkaar gescheiden door het landschappelijk waardevolle agrarische gebied aan de Heulebeek en aan Preetjes Molen.

De kernen van Heule-centrum en Bissegem worden door de bebouwing langs resp. de Kortrijksestraat en de Meensesteenweg met de kern van Kortrijk morfologisch verbonden.

Ruimtelijk beperkt door de R8 en het landschappelijk waardevol agrarisch gebied aan de Heulebeek (Preetjes Molen) enerzijds en anderzijds zuidelijk, beperkt door de Leievallei, groeien beide kernen door de woonverkavelingen van de laatste 25 jaar naar elkaar toe. De resterende open ruimte tussen de kernen van Heule, Bissegem en Kortrijk is vandaag herleid tot een weinig kwalitatief restgebied, dat bestaat uit een aantal moeilijk ontsluitbare en achtergelegen woonuitbreidingsgebieden.

Zowel de kern van Heule als Bissegem hebben tentakels tot buiten de R8. Bissegem wordt op die manier, door verlinting langs de Meensesteenweg, verbonden met Wevelgem. Heule dringt met de lintbebouwing langs de Steenstraat en Mellestraat tot aan Grijsperre in het noordelijke buitengebied.

Marke is de enige kern van het stedelijk gebied van Kortrijk, die zich buiten de R8 bevindt. Daarnaast vormt de Leievallei en het spoorwegenplacement een morfologische barrière met de kernen van Kortrijk en Bissegem. De nabijheid van de Kortrijkse binnenstad en de grote voorraad aan woonontwikkelingsgebieden hebben er voor gezorgd dat Marke na de fusie een gegeerde woonlocatie werd.

In Marke en Heule, en in mindere mate in Bissegem, is een aanzienlijk deel van de woonuitbreiding gerealiseerd aan de hand van grote sociale verkavelingen:

- Kromme Olm (H),
- E. Hullebroeckstraat (H),
- Kransvijver (H),
- Oude Iepersesstraat (H),
- Vijfwegen (B),
- Donderbaertstraat (B),
- Koffiehoekstraat (B),
- Ter Doenaert (M),
- Baliestraat (M),
- Preshoekstraat (M),
- Nieuwenhove (M).



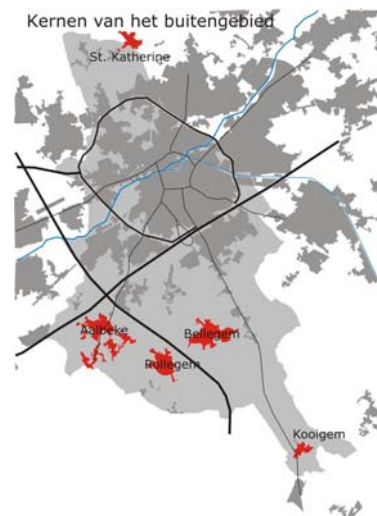
Kaart 26: nederzettingsstructuur randstedelijke kernen

Niet-kerngebonden ontwikkelingen

Er zijn een tweetal grotere niet-kerngebonden woongebieden in het stedelijk gebied van Kortrijk. Ten zuiden van de E17, in de oksel met de A17, is de woonwijk Populierenhof en St. Anna gedeeltelijk afgewerkt. In het noorden, tussen de R8 en Heule-Watermolen, bevindt zich de woonwijk Kromme Olm. Het zijn monofunctionele woonwijken, die tot stand gekomen zijn voor de gemeentefusie. Populierenhof voorziet uitsluitend in grote kavels en open bebouwing. Kromme Olm heeft door een aantal gegroepede woningen eerder een gemiddelde woningdichtheid.

3.2.2.2. Buitengebied

Kernen in het buitengebied



Kaart 27: nederzettingsstructuur kernen van het buitengebied

Het buitengebied van Kortrijk omvat 2 zones, die worden gescheiden door het stedelijk gebied van Kortrijk. In het noorden, ten noorden van de R8, is er het buitengebiedsdeel van Heule. Ten zuiden van het afgebakende stedelijk gebied bevinden zich de kernen van Bellegem, Aalbeke en Rollegem, die tot het Schelde- en Leie-interfluvium behoren.

Kenmerkend voor de bebouwing in de dorpen van het buitengebied is hun dubbele ontwikkeling. Naast hun kerngebonden ontwikkeling hebben ze eveneens een recentere ontwikkelingspool: Aalbeke - Talpenhoek, Bellegem - 't Rood Peerd, Rollegem - Groenpark, Kooigem - Doornikseweg.

Bellegem

Bellegem bevindt zich op één van de toppen in het glooiend landschap van het Leie- en Schelde-interfluvium. Tegelijkertijd is de rijksweg naar Doornik een belangrijk gegeven, waarlangs woningen, commerciële activiteiten en ambachtelijke bedrijven een klassiek, Vlaams, landelijk - deels open en deels gesloten - lint vormen. De Bellegemsestraat vormt de verbinding tussen de Gewestweg en de kern en is de hoofdstraat van Bellegem, met compacte rijen halfopen bebouwing en een aantal lokale voorzieningen. Zowel ten noorden als ten zuiden van de Bellegemstraat is het open gebied in de loop der jaren systematisch verder verkaveld met eengezinswoningen. Andere opvallende concentraties van residentiële wijken zijn 't Rood Peerd langs de Doornikserijksweg en Bellegembos.

Aalbeke

De lintvormige bebouwing langs de Moeskroensesteenweg, Lauwsestraat en Bergstraat maken deel uit van de stervormige en oorspronkelijke kern van Aalbeke. De Moeskroensesteenweg verzamelt een aantal kleinhandelszaken. Zowel in noordelijke richting (Kapelhoek) als in zuidelijke richting (Papeye) is de kern verder uitgewaaierd met recente verkavelingen.

Los van de kern, is er in de loop van de jaren een aanzienlijke woonuitbreiding gerealiseerd op de hoger gelegen Talpenhoek en langs de Aalbeeksestraat. Het betreft nagenoeg uitsluitend residentiële en open bebouwing. Zuidwaarts, is de bebouwing langs de Moeskroensesteenweg verspreid.

Vanuit planoptiek, valt de buitenmaatse schaal op van houthandel Vandecasteele.

Rollegem

Rollegem heeft een uitgestrekt grondgebied dat reikt van aan het stedelijk gebied tot aan de grens met

Moeskroen. Centraal bevindt zich een compact centrum, dat afgebakend wordt door de rijbebouwing langs de Rollegemkerkstraat, Aalbeeksestraat en Tombroekstraat. De residentiële bebouwing breidt zich enerzijds verder lintvormig uit langs de Schepenhuisstraat en de Tombroekstraat en anderzijds door de verkaveling aan de Weimeersen. Daarnaast bevindt zich in het noorden, geïsoleerd in het landelijk gebied, Rollegem-Groenpark: een wijd uitgespreide verkaveling met vrijstaande bebouwing op grote kavels. Op de grens met Moeskroen situeert zich Tombroek : een kleine woonkern met compacte en gemengde (open, gesloten en halfopen) bebouwing.

Dorpen in het buitengebied

Naast de kernen die in het provinciaal structuurplan geselecteerd zijn, zijn er een tweetal dorpen die niet als woonkern geselecteerd zijn.

Kooigem

In het uiterste zuiden van Kortrijk bevindt zich excentrisch ten opzichte van de Doornikserijksweg, Kooigem. Het gehucht bestaat enerzijds uit een compacte kern langs de Koninklijkestraat en Kooigem-Plaats en anderzijds uit verkavelingen voor eengezinswoningen en open bebouwing. De meest opvallende woonontwikkelingen zijn de recente verkavelingen langs de Doornikserijksweg, die Kooigem op een zeer expliciete en expansieve manier uitbreiden met open lintbebouwing.

St.Katherina (Heule-Kuurne-Lendeledede)

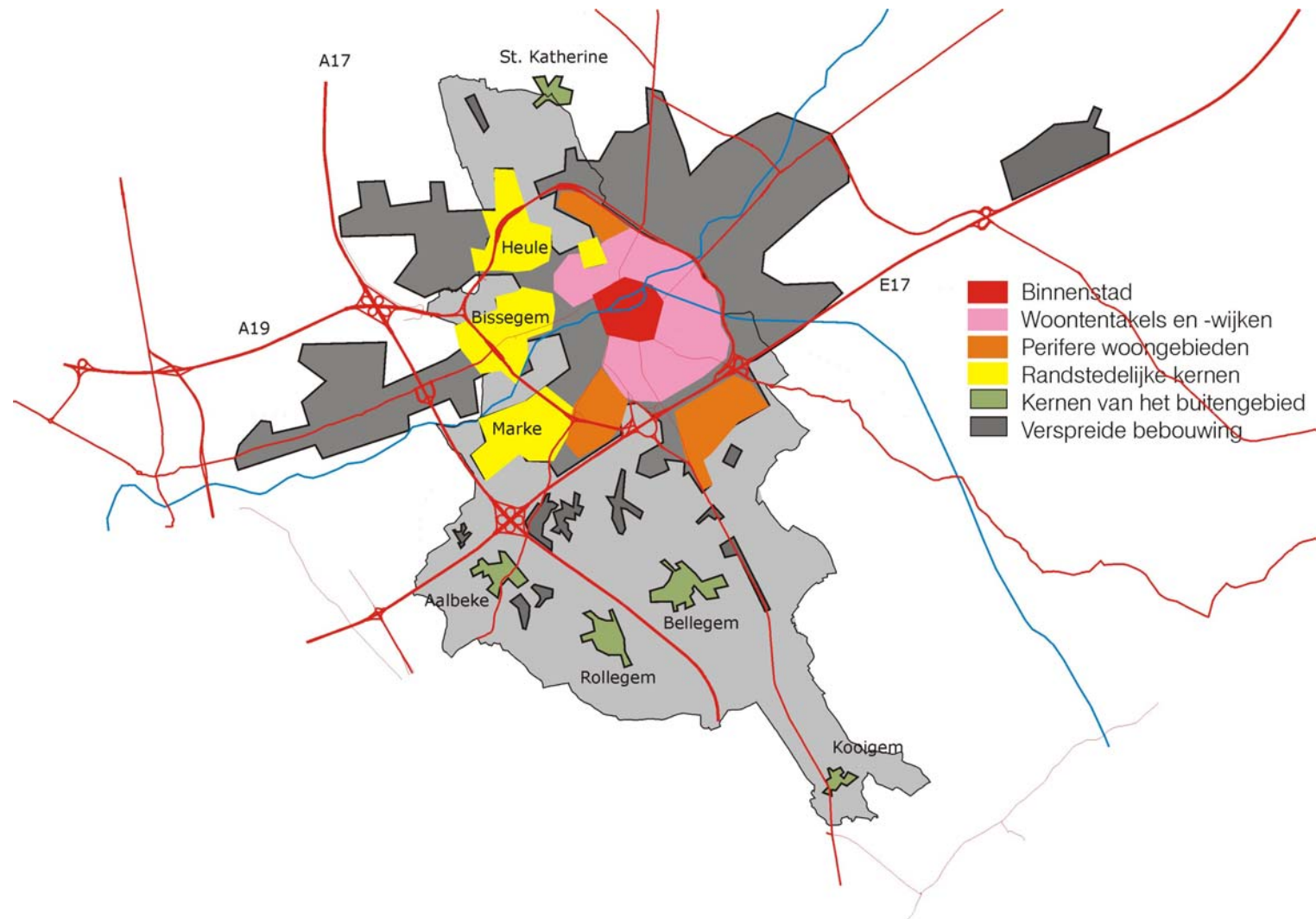
Het noordelijke buitengebied van Kortrijk maakt deel uit van een sterk versnipperde landschappelijke structuur. Op het Kortrijks grondgebied is de bebouwing uitgespreid langs de Mellestraat, Gemeenhof, Magerstraat, Wittestraat en St. Katherinastraat. Het zijn woonlinten van open

bebouwing. De woningen langs de St. Katherinastraat maken deel uit van St. Katherina.

Verspreide bebouwing

Het open gebied in Kortrijk is van oudsher versnipperd door kleinschalige landbouwbedrijven. De nederzettingsstructuur van het buitengebied wordt dan ook, naast de kern- of infrastructuurgebonden ontwikkelingen, gekenmerkt door een verspreid bebouwingspatroon van individuele woningen en landbouwbedrijven. Door de grote versnipperingsgraad en het oorspronkelijk gebruik werden ze op het gewestplan in de meeste gevallen opgenomen in landbouwgebied. Het zijn punctuele inplantingen, waarbij de functionele invulling in de loop van de jaren achterhaald of gewijzigd is geworden. Op basis van de kadastrale gegevens van 1996 is een inventaris opgemaakt van de zonevreemde woningen in het buitengebied. Kortrijk telt circa 859 zonevreemde woningen in het buitengebied. Dit is 11 % van het totaal aantal woningen in de kernen van het buitengebied. Ze kunnen worden opgesplitst in verschillende ruimtelijke categorieën, namelijk linten, clusters en verspreide bebouwing, al of niet aansluitend bij bestaande bebouwing.

3.2.3. Bestaande nederzettingsstructuur



3.3. Bestaande verkeers- en vervoersstructuur

Infrastructuren bepalen in belangrijke mate de samenhang tussen verschillende gebieden. Hun structuurbepalend vermogen voor de omliggende ruimte is fundamenteel. Zij beïnvloeden de ontwikkelingen van nederzettingen, vestigingen van activiteiten en functies.

3.3.1. Algemene kenmerken

Kortrijk is gelegen op verschillende belangrijke infrastructuren, de Leie en het kanaal Bossuit-Kortrijk, de E17 (A14), A17 (E403) en de A19, de spoorverbindingen met Gent, Rijsel, Brussel, Brugge en Poperinge.

Opvallend voor Kortrijk is de bundeling van infrastructuren in oost-westrichting: de Leie, de E17, de N8 en de N43 en tenslotte de spoorweg Gent-Kortrijk.

Verstedelijkt gebied in de 'oksel' van hoofdwegen

Kortrijk is via het autowegennet uitstekend verbonden, zowel met de belangrijkste Vlaamse en Waalse steden als met de buurlanden Frankrijk en Nederland. Het verstedelijkt gebied van Kortrijk is gelegen in de 'oksel' van de E17 en de A17. Daardoor is een vlotte bereikbaarheid verzekerd. Mede dank zij de aanwezigheid van twee in- en uitritcomplexen langs de E17 ter hoogte van Hoog-Kortrijk en Kortrijk-oost vestigden regionale en bovenregionale activiteiten zich in Kortrijk.

Onduidelijk gebruik tussen de stadsring (R36) en de R8

De R8 vervult een verzamelende en verbindende functie op het niveau van Kortrijk en het regionaal stedelijk gebied. Door het groot aantal gelijkvloerse, met verkeerslichten geregelde kruispunten is de doorstroming niet optimaal. Dit verhoogt de belasting op de stadsring (R36) en op het gebied tussen de R8 en de R36.

De stadsring ligt excentrisch ten opzichte van de R8. De R8 en de R36 worden met elkaar verbonden door een radiaal systeem van invalswegen. Dit radiaal systeem van invalswegen is onvolledig. Vooral in het noordelijk deel zijn de verbindingen ontoereikend.

De slechte doorstroming op de R8, de excentrische ligging van de binnenstad ten opzichte van de R8 en de overbelasting van de invalswegen zorgen ervoor dat de stadsring te veel de functie van de R8 overneemt. Daardoor vormt de drukke R36 een ongewenste barrière voor de zwakke weggebruiker binnen de kern van Kortrijk.

Onafgewerkte infrastructuren

Te veel onafgewerkte infrastructuren zorgen voor een onduidelijk gebruik van de hoofdstructuur:

- De R8 in het zuiden valt samen met de E17. Hij is niet gesloten op de ervoor gereserveerde stroken ten noorden van de E17.
- In het noordoostelijk traject van de R8 zijn enkel de ventwegen aangelegd waardoor er nog steeds gelijkgrondse kruispunten te vinden zijn. De gereserveerde ruimte tussen de ventwegen is reeds voorzien van ophogingen voor de verdere aanleg van de R8 met het profiel van een autosnelweg.
- Het kruispunt van de R8 met de Gentssteenweg, de Hippodroomstraat en de Zandbergstraat is

- onafgewerkt. De onafgewerkte brug over de Leie ligt er desolaat bij.
- De Noordlaan, die een hoofdweg is binnen het bedrijventerrein Heule-Kuurne, wordt gevormd door de ventwegen van de geplande verbinding tussen de R8 en de N36. De verbinding met de R8 is slechts in één richting mogelijk.
 - Voor de bijkomende invalswegen (N328 en N50c) in noordwestelijke richting zijn ruime reservatiestroken voorzien. Bij de realisatie van de woningbouwprojecten langs het tracé zullen delen van de N50c en de N328 worden aangelegd. De volledige aanleg is niet voorzien.
 -

Deze onafgewerkte infrastructuur zorgen ervoor dat de verkeersstructuur onleesbaar is en chaotisch overkomt.

Parkeerproblematiek

Het verkeerscirculatieplan (1^{ste} fase mobiliteitsplan 1998) voor de binnenstad zorgt ervoor dat een deel van het doorgaand verkeer uit de binnenstad wordt gehouden. De verkeersdruk in de binnenstad situeert zich voornamelijk op het vlak van het parkeren.

Het parkeren nabij het winkel-wandelgebied werd reeds aangepakt: de ondergrondse parkings Veemarkt en Schouwburgplein zorgen voor de combinatie van een kwalitatieve openbare verblijfsruimte en een voorzien in voldoende parkeerplaatsen. Tegelijkertijd werd een gedeelte van de bovengrondse centumparkings betalend en werden parkeerkaarten voor bewoners ingevoerd. Voor het grootste gedeelte van de binnenstad is het bewonersparkeren gratis.

Niettegenstaande de geleverde inspanningen worden nog veel straten en pleinen als parking gebruikt, wat de kwaliteiten van de binnenstad niet ten goede komt (bv. De kaaien, omgeving station, Dam, Groeningelaan,...).

Het station van Kortrijk is een pendelstation. Er is nood aan voldoende parkeerplaatsen voor de pendelaars. Door gebrek aan een pendelparking staan de pleinen in de omgeving vol wagens en ontstaat er verkeersdruk in de woonwijken achter het station.

Momenteel vangt de parking tussen de Minister Tacklaan en de spoorweg een deel op. Dit is slechts een tijdelijke parking in afwachting van de ontwikkeling van het gebied. Ook de parking Appel vangt een deel van het pendelparkeren op. Dit komt in het gedrang door de aanleg van de westelijke ring.

Op Hoog-Kortrijk is een parkeer- en rijparking aangelegd, met een goede busverbinding naar de kern van Kortrijk. Deze parking zal op termijn een deel van de parkeerdruk wegnemen.

Het personenvervoer via spoor en bus wordt verbeterd

Kortrijk is uitgerust met een radiaal busnet met het station als centraal punt.

Recentelijk werden de verbindingen tussen de kern van Kortrijk en Hoog-Kortrijk verbeterd: de busverbindingen station-Lange Munte (frequentie van 20 min.) en station-Hoog-Kortrijk (een basisfrequentie van 20 min. op weekdays, tijdens de ochtend- en avondspits frequentie van 10 min.), werden gerealiseerd. Door deze laatste verbinding wordt ook de parkeer- en pendelparking op Hoog-Kortrijk verbonden met het centrum. Deze verbindingen zijn de eerste realisatie van het busplan, dat als samenhangend concept een onderdeel uitmaakt van het gehele mobiliteitsplan. Belangrijk is dat een onderscheid wordt gemaakt tussen een regionaal busnet en een stadsnet.

Leefbare centra

De leefbaarheid van de kernen, zowel in het stedelijk gebied als het buitengebied is sterk afhankelijk van de kwaliteit van de centra. In Bellegem, Bissegem en Heule-Watermolen werd het openbaar domein

reeds heraangelegd. Voor de kernen Aalbeke, Heule en Marke werden reeds projecten uitgewerkt. De start van de werken in Aalbeke en Marke wordt voorbereid.

Het verder terugdringen van de auto en het verbeteren van de kwaliteit van het openbaar domein is noodzakelijk.

Een onvolledig fietsroutenetwerk

In 1985 werd een fietsrouteplan opgemaakt waarin een primair net en secundair net werd uitgetekend. Een gedeelte ervan is gerealiseerd. Er blijven heel wat problemen en knelpunten. Het fietsrouteplan is geactualiseerd in 2004.

3.3.2. Betekenisvolle elementen van de vervoers- en verkeersstructuur

De Leie en het kanaal Bossuit-Kortrijk

De doortocht van de Leie door Kortrijk wordt momenteel verder aangepast voor schepen tot 1.350 ton. Van deze aanpassingswerken wordt gebruik gemaakt om het contact van de stad met het water te verbeteren. Bij de heraanleg en herprofilering van de kaaien wordt een doorlopend fietspad en wandelpad aangelegd, dat direct aansluit op de oevers van de Leie. Door het aanplanten van bomen, de keuze van het meubilair, de verlichting en de materialen wordt getracht een nieuwe kwalitatieve stedelijke ruimte te realiseren.

Op het grondgebied van de stad Kortrijk zijn geen mogelijkheden voor het voorzien van watergebonden economische activiteiten. Het vrachtvervoer op de Leie geeft weinig economische meerwaarde aan Kortrijk. Het gaat om doorgaand internationaal vrachtvervoer per binnenschip.

Het kanaal Bossuit-Kortrijk maakt ter hoogte van Kortrijk de verbinding tussen de Schelde en de Leie.

Het kanaal versmalt op het grondgebied van Kortrijk. Inzake watertransport functioneert het kanaal als een pijpenkop vanuit de Schelde. Het gebruik van het kanaal voor watertransport is te verwaarlozen. Recent werden twee nieuwe loskades aangelegd. De bestaande rooilijn voor de verbreding van het kanaal hypothekeert de spontane ontwikkeling van de buurt. Er zijn geen financiële middelen voor het verbreden van het kanaal op korte termijn. Toch is het nodig keuzes te maken en een strategie vast te leggen voor het omgaan met de reservatiestroken voor verbreding.

Het kanaal Bossuit-Kortrijk heeft ook een belangrijke recreatieve betekenis. Het is in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan geselecteerd als recreatieve as. De fiets- en wandelpaden langs het kanaal, samen met de voorzieningen voor pleziervaart en kanovaren spelen daarbij een rol. Langs de zuidkant is er een doorlopende verbinding voor fietsers. Knelpunten zijn, het kruispunt met de Gentsesteeweg en het zwaar verkeer op de Visserskaai. Langs de noordzijde zijn geen afzonderlijke fietsvoorzieningen aanwezig. Het kanaal heeft ook een belangrijke betekenis voor de waterwinning van de regio. Het Scheldewater krijgt een natuurlijke zuivering in het kanaal. Het wordt op het grondgebied van Harelbeke, net voorbij de E17 opgepompt en verder gezuiverd.

E17-A17-A19

De hoofdontsluiting van Kortrijk voor autoverkeer bestaat uit het wegensysteem E17-A17- A19 en R8. Het hoofdwegensysteem in Kortrijk zorgt voor een uitstekende verbinding zowel op internationaal, nationaal als regionaal niveau. De verkeersintensiteit (weekdaggemiddelde) op de E17 tussen Kortrijk-Zuid en de A17 bedraagt 50.400 PAE (personenauto-equivalent), tussen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost 79.000 PAE, tussen Kortrijk-Oost en Deerlijk 65.900 PAE. De belasting op het deel van de

E17 ten oosten van Kortrijk is groter omwille van het lokaal verkeer dat gebruik maakt van de E17. Op de A17 is het weekdagmiddelde 39.500 PAE en op de A19 39.900.

Op het hoofdwegennet bestaan nog geen structurele woon-werkfiles, hoewel ook in West-Vlaanderen een sterk overwicht heerst van het individueel personenvervoer en het goederenvervoer over de weg. Wat Kortrijk betreft, gaat het bij dit goederenvervoer in belangrijke mate om doorgaand bovenlokaal verkeer.

Elk van de autosnelwegen die grondgebied Kortrijk doorkruisen hebben een verschillende betekenis. De E17 verzorgt de internationale verbinding en wordt overvloedig gebruikt door vrachtwagens. Tussen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost komen de E17 en de R8 in één bedding te liggen. Er is een menging van lokaal, regionaal en internationaal verkeer. De verkeerscirculatie op het uitrittencomplex Kortrijk-Oost is onduidelijk en verloopt richting Gent bijzonder stroef.

Het Ei (Kortrijk-Zuid) daarentegen staat als belangrijk 'scharnierpunt' garant voor een verbinding tussen de E17, de R8, Hoog-Kortrijk en het centrum van Kortrijk.

Ter hoogte van de kern Kortrijk werd de E17 ingegraven. De dwarse verbindingen verlopen gelijkvloers op het maaiveld waardoor men nagenoeg niet merkt dat een autosnelweg gekruist wordt. Naar de Franse grens toe en ten oosten van Kortrijk-Oost bevindt de E17 zich op het maaiveld en is de zichtrelatie met de omgeving ter hoogte van de LAR en Kapel ter Bede uitstekend.

De A17 loopt in noord-zuid richting dwars door West-Vlaanderen en sluit aan op de E42 (Route Wallonië) in Wallonië. Op grondgebied Kortrijk bevindt zich geen in- en uitritcomplex, wel het klaverblad tussen de A17 en de E17.

De A19 verzorgt naast de gewestweg N8 een vlottere verbinding tussen Kortrijk en Ieper. Bovendien staat via de A19 de A17 in relatie met de R8. Net buiten het grondgebied Kortrijk bevindt zich een in- en uitritcomplex (Gullegem).

De R8 als regionaal stedelijke ringweg

De R8 heeft als belangrijkste functie het verkeer te verzamelen en het te verbinden met het hoofdwegennet.

De R8 kent een discontinu verloop.

Het zuidwestelijk traject van de R8 werd uitgevoerd met een profiel van autosnelweg (geen kruispunten). De R8 werd er uitgegraven waardoor een geluidsbuffer t.o.v. de woonomgeving ontstaat. De verbinding tussen de kernen langs weerszijden van de R8 gebeurt op grondniveau. De R8 is nagenoeg niet merkbaar vanuit de omgeving.

Het zuidelijk traject van de ring valt samen met de E17. Dit betekent niet alleen een onduidelijk naast elkaar plaatsen van diverse verkeerssoorten maar ook een extra belasting voor de E17 en een onduidelijke verkeerscirculatie op Kortrijk-Oost. Het gereserveerde traject voor de sluiting van de R8 (zuidelijk traject) is nog steeds niet benut.

Het noordelijke traject bestaat grotendeels uit ventwegen. De kruispunten zijn gelijkvloers en voorzien van een lichtregeling. Langs de ventwegen hebben zich handels- en bedrijfsfuncties gevestigd die op sommige plaatsen rechtstreeks ontsluiten op de R8.

De aansluiting van het bedrijventerrein Heule-Kuurne op de R8 is problematisch. Zo is de Noordlaan slechts in één richting verbonden met de R8. De Izegemsetraat daarentegen is goed verbonden met de R8. Heel wat sluipverkeer zoekt langs deze weg verbinding met de N36.

De verbinding van de R8 met het bedrijventerrein Harelbeke-Stasegem via de parallelwegen langs het

kanaal is aanwezig maar de leesbaarheid ervan is slecht.

Bij de kruising van lijninfrastructuren als de Leie, het kanaal Bossuit-Kortrijk en de spoorweg is de R8 noodzakelijkerwijs vrij hoog gelegen en krijgt men een zicht over de omgeving.

De verbinding van de R8 met de A19 verloopt via een voorlopig aangelegd kruispunt met lichtregeling. Tenslotte wordt de R8 vaak gebruikt als verbinding tussen de A17 en de E17 in plaats van gebruik te maken van het klaverblad A17-E17. Dit brengt een extra belasting van de R8 en het Ei met zich mee.

De invalswegen

Kortrijk wordt gekenmerkt door een radiaal systeem van invalswegen, namelijk de N32, N50, N8 en N43. Dankzij deze invalswegen bestaat er een uitstekende verbinding tussen de binnenstad en de omliggende kernen en de R8.

Deze invalswegen fungeren als dragers van verschillende activiteiten en functies. Algemeen hebben de invalswegen zich steeds meer ontwikkeld tot commerciële linten. Op de knooppunten van de R8 en de invalswegen is een verdichting van activiteiten waar te nemen.

De invalswegen worden dan ook gebruikt door verschillende categorieën van verkeer: woon- en werkverkeer en economische (bedrijven en diensten) verkeer op lokaal en op regionaal niveau. De menging en concentratie van activiteiten, gecombineerd met periodisch hogere intensiteiten, geeft aanleiding tot doorstromings- en leefbaarheidsproblemen.

Deze invalswegen zijn ook belangrijke assen voor openbaar vervoer en ze vormen essentiële schakels in het fietsroutenetwerk. Het samengaan van de verschillende vervoersmodi op een beperkte ruimte vormt dikwijls een probleem.

Vooraf in noordwestelijke richting is de bestaande verkeersstructuur ontoereikend voor het opnemen van de verschillende functies. Het ontbreken van een goede verbinding tussen de R8 en de N36 in noordwestelijke richting brengt een extra belasting teweeg voor de invalsweg door het centrum van Bissegem (N8) en het centrum van Heule. In noordwestelijke richting is op het gewestplan een reservatiestrook voorzien voor een bijkomende weg (N328 en de N50).

De R36 als binnenstadsring

De R36 vormt samen met de R8 en de invalswegen de ruggengraat van de verkeersstructuur in Kortrijk. De stadsring heeft een dubbele functie. Enerzijds is er de verkeersfunctie, als centraal scharnierpunt binnen de R8. Anderzijds is er de functie als toegangspoort tot de stad en als verdeler van het bestemmingsverkeer naar de centumparkings en de binnenstad.

De R36 vertoont een duidelijk discontinu verloop in profiel en sferen. Het oostelijk deel is ontdubbeld en vormt een behoorlijke discontinuïteit. Het feit dat de inrichting van de ring steeds verandert, komt de leesbaarheid van de stadsring niet ten goede.

Het westelijk traject van de stadsring is teveel belast met verkeer volgens zijn profiel en functies. Indien men het wonen langs de straat wil beschermen moeten er acties worden ondernomen. Bovendien is er plaatsgebrek voor functies die ten volle gebruik maken van de potenties die een ringweg biedt. De aanleg van de westelijke ring zou dit verkeersprobleem kunnen oplossen.

Het noordelijk traject kent meerdere rijvakken. Er wordt een duidelijke barrière gevormd tussen Overleie en het Astridpark.

Door Maxwan werd voor de volledige binnenstadsring een studie opgemaakt "Ruimtelijk streefbeeld van de binnenstadsring 2002". De studie vormt het kader voor verdere ontwikkeling.

Spoorwegen

Via de spoorwegen (intercitylijnen en interregiolijnen) staat Kortrijk in verbinding met de voornaamste omliggende steden. De belangrijkste zijn de lijn 75 (Gent-Kortrijk-Rijsel), de lijn 68 (Brugge-Roeselare-Kortrijk), de lijn 69 (Poperinge-Kortrijk) en de lijn 89 Kortrijk-Brussel).

Het dichtbijgelegen HST-station is gelegen in Rijsel. De verbinding per spoor met Rijsel verloopt te traag.

Het station van Kortrijk vormt veruit het belangrijkste pendelstations van de regio. Het vormt een knooppunt voor het openbaar vervoer: bussen zorgen voor een verspreiding op plaatselijk en regionaal niveau, de treinen op regionaal en (inter)nationaal niveau. Het station van Kortrijk is het knooppunt van waaruit de voornaamste steden worden bereikt.

Reizigerstelling(2002)	Weekdag	Zaterdag	Zondag
Arrondissement Kortrijk	12.819	5.033	6.510
Kortrijk	8.742	3.982	4.890
Aalst	7.385	1.842	1.342
Hasselt	4.913	2.322	2.396
Leuven	22.758	7.347	5.508

Tabel 12: Reizigerstelling station Kortrijk

Het station van Kortrijk is gelegen op circa 300 m van de Grote Markt. De ligging van het station ten opzichte van het centrum is ondergewaardeerd. Het traject van de spoorweg door de kern van Kortrijk is op een berm gelegen waardoor wegen en spoorwegen elkaar kruisen en onafhankelijk van elkaar kunnen functioneren. De berm brengt een

visuele barrière teweeg dwars door de binnenstad. Ter hoogte van de historische kern, waar het stratenpatroon fijnmaziger is, bevinden zich niet meer onderdoorgangen dan elders.

Naast het hoofdstation in de binnenstad bevindt zich op grondgebied van Kortrijk in Bissegem een station. Het station van Bissegem heeft een eerder beperkt belang als opstapplaats voor het werk- en schoolverkeer uit de onmiddellijke omgeving.

Reizigerstellingen	Weekdag	Zaterdag	Zondag
Bissegem	140	36	68
Wevelgem	426	119	179

Tabel 13: Reizigerstelling stations Bissegem en Wevelgem

De stations in Marke en Heule zijn gesloten.

De spoorinfrastructuren worden zowel gebruikt voor goederen- als personenvervoer. Het goederenvervoer per spoor is in de regio beperkt. Kortrijk-Weide was het belangrijkste aankomst- en vertrekpunt van goederen. Kortrijk-Weide is gelegen in de binnenstad van Kortrijk en zal verdwijnen. Een deel van de functie wordt overgenomen door de LAR. De LAR is het belangrijkste transport- en distributiecentrum in de regio. Het heeft een oppervlakte van 76 ha. In het voorstel van afbakening is 30 ha gereserveerd voor uitbreiding van de LAR.

Naast Kortrijk-Weide en de LAR zijn een aantal bedrijven rechtstreeks aangesloten op het spoornet. Het betreft:

- Holvoet en Mirodan op het bedrijventerrein Heule-Kuurne;
- Hessenatie uit Heule;
- Demeestere uit Heule.

Het goederenspoor naar Bekaert in Zwevegem langs het kanaal wordt niet meer gebruikt. Het spoor is opgebroken. Het wordt aangelegd als fietsroute. De

spoorwegbedding ligt van de Theodoor Stevenslaan in ophoging tot aan de onderdoorgang met de R8 en vormt een barrière tussen de bebouwing ten noorden van de Dokter Snellaertstraat en het park.

Het rangeerstation (Kortrijk-Vorming) tussen de kern van Kortrijk en de kern van Marke vormt binnen de ring een duidelijke barrière. Door het plaatselijk ontbreken van doorgangen vormt het rangeerstation een harde scheiding. Het grondgebied verloopt er trapsgewijs op verschillende hoogteniveau's. Vanaf het hoger gelegen niveau heeft men weliswaar een goed overzicht over het rangeerstation en vanop het rangeerstation heeft men een overzicht over het lager gelegen plateau (Leievallei). Kortrijk-Vorming heeft een oppervlakte van circa 50 ha en is gelegen op iets meer dan 1 km van het centrum van Kortrijk.

Het vliegveld Bissegem-Wevelgem

Het vliegveld heeft een oppervlakte van circa 90 ha. Het vormt samen met de Leievallei en het stedelijk landbouwgebied ten noorden van het vliegveld één van de belangrijkste niet bebouwde ruimten tussen Kortrijk en Wevelgem.

Het totaal aantal vliegbewegingen in 2002 bedraagt 32.229. Het segment professioneel verkeer (het commercieel verkeer) zorgde voor 3.996 vliegbewegingen.

Fietsrouten netwerk

De fietsroutes worden voornamelijk gebruikt voor woon-werk en woon-school verkeer. Het fietsrouteplan, opgemaakt in 1985, wordt verder uitgevoerd. De aandacht bij de uitvoering ging hoofdzakelijk naar functionele verbindingen. De fietsroute A, dit is de route langs de Leie, is uitgevoerd. Ze wordt vervolledigd met de uitvoering van de werken aan de Leie. Het Guldenspoorpad, dat parallel loopt met de spoorweg, van Marke richting Harelbeke, is grotendeels gerealiseerd.

De invalswegen en de verbindingswegen tussen de kernen maken essentieel deel uit van het fietsroutenetwerk. Het comfort voor fietsers is er relatief beperkt.

Belangrijk in het netwerk zijn ook de jaagpaden langs de Leie en de verbindingen langs het kanaal Bossuit-Kortrijk. Ze hebben zowel een recreatieve als een functionele (als alternatief voor de drukke invalswegen) betekenis.

Het fietsrouteplan werd in 2004 geactualiseerd.

Mobiliteitsgenererende activiteiten

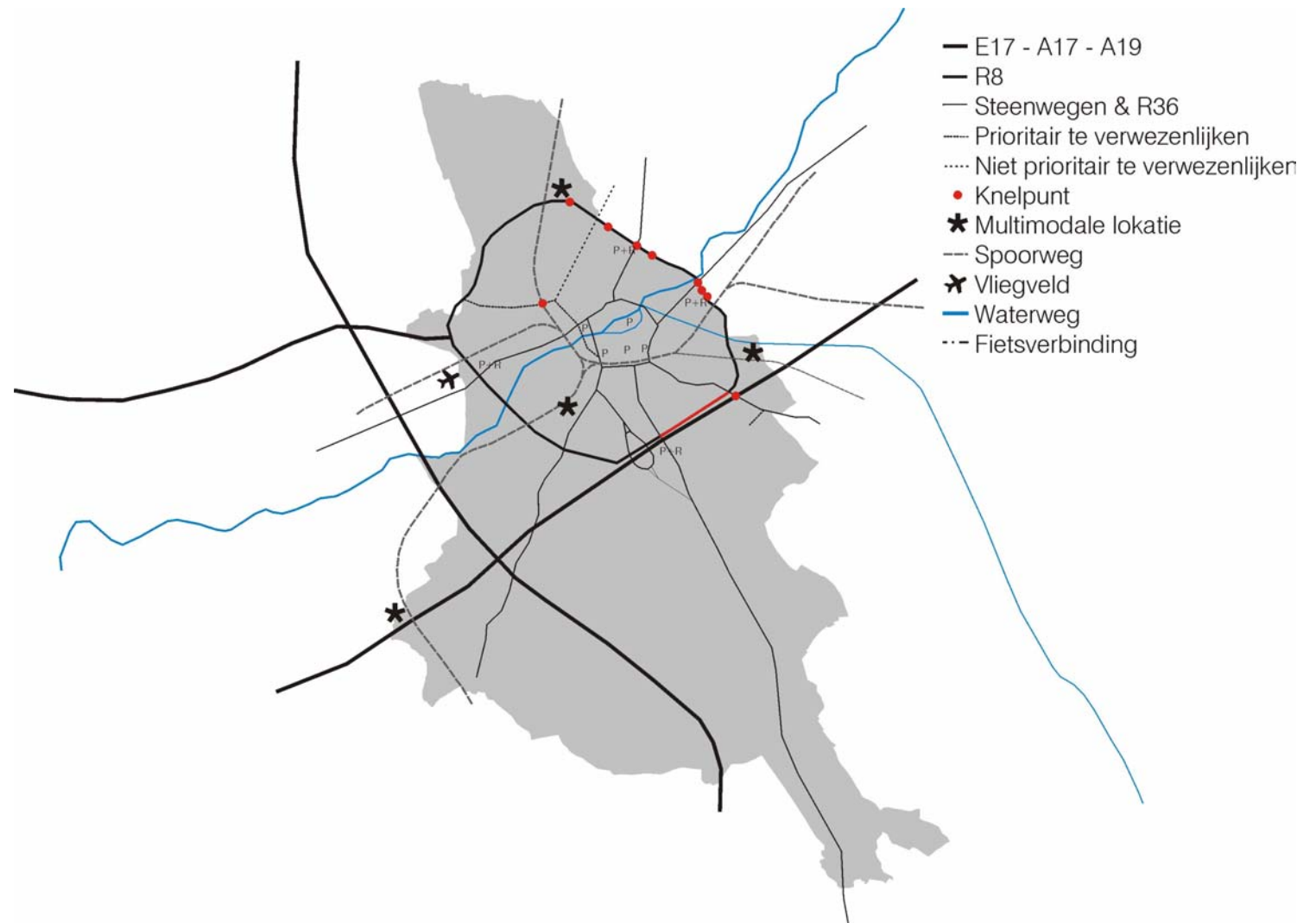
De mobiliteitsgenererende activiteiten zijn voornamelijk te vinden in de grote tewerkstellingsconcentraties (bedrijventerreinen en kantorenzones), de kleinhandelsconcentraties. De bestaande regionale bedrijventerreinen, Heule - Kuurne, Kortrijk-Pottelberg, Kortrijk-Kanaalzone vormen belangrijke aantrekkingspolen. Hoog-Kortrijk met Kortrijk-Oost, gelegen aan de knooppunten met de E17, vormen de belangrijkste ontwikkelingspolen.

Ten zuiden van de E17 zijn er een aantal belangrijke ontwikkelingen voorzien : het bedrijventerrein KHZ met de omgeving van Kapel ter Bede, het researchpark, een belangrijk aantal woningen, de zone voor kantoren, handel en diensten aan de Beneluxlaan, het algemeen ziekenhuis, de ontwikkelingen in het Ei,...

De globale ontsluitingsstructuur van het zuiden van Kortrijk en de knooppunten met de E17 zijn onvolledig. Verder onderzoek en vervolledigen van de structuur zal nodig zijn om een vlotte afwikkeling van het verkeer mogelijk te maken.

Ook de concentratie van scholen in het centrum en de hogescholencampus op Hoog-Kortrijk zijn belangrijke aantrekkingspolen.

3.3.3. Overzicht verkeers- en vervoersstructuur



3.4. Bestaande ruimtelijke economische structuur

3.4.1. Algemeen profiel³

Zoals reeds vermeld behoort een groot deel van het regionaalstedelijk gebied niet tot de stad Kortrijk en behoort een gedeelte van de stad Kortrijk (het zuidelijk gedeelte) niet tot het regionaalstedelijk gebied. Een van de redenen waarom een groot deel van dit stedelijk gebied buiten de stad Kortrijk valt, vinden we terug in de fusie in de jaren '70. Bij de fusieoperatie behielden Kuurne, Wevelgem en Zwevegem, drie buurgemeenten van Kortrijk met een sterk uitgebouwde industrie, hun zelfstandigheid. Hierdoor kwam een groot deel van de industriële activiteiten buiten de stad Kortrijk te liggen. De activiteiten situeren zich eerder in een brede band (grotendeels) ten noorden van en parallel aan de E17.

De economie, waarvan werkgelegenheid een aspect is, wordt o.a. gemeten aan de hand van het aantal aangeboden RSZ-jobs en dit per subsector (primair, secundair, tertiair). De bezoldigde tewerkstelling in de stad Kortrijk steeg van 36.804 in juni 1993 naar 38.583 in juni 2001. De stijging is volledig toe te schrijven aan de tewerkstelling in de tertiaire sector. In 2001 is het aandeel van de primaire, secundaire en tertiaire sector resp. 0,3%, 23,5% en 76,2%. Op 30 december 2000 werden er 7.164 zelfstandigen opgeschreven in Kortrijk. In 1995 waren dat er nog 7.038. Op vijf jaar tijd is het aantal zelfstandigen dus gestegen.

We gaan hier dieper in op de secundaire en tertiaire sector om de economische structuur verder in kaart te brengen.⁴

³ Stadsmonografie Kortrijk 2003, blz. 39-45

3.4.1.1. Nijverheid⁵

Tot de secundaire sector behoren de voedings-, drank- en tabaksnijverheid, de textiel-, kleding-, leder- en schoennijverheid, metaalverwerking, papier-, karton- en houtnijverheid, bouwnijverheid, chemische nijverheid en metallurgie.

Het ligt niet in onze bedoeling elke subsector afzonderlijk te beschrijven, maar wel eerder een algemene maat te geven voor de nijverheid in de stad. Dit doen we via de secundariseringsgraad. Deze geeft het aantal uitgeoefende (bezoldigde) jobs in de secundaire sector weer t.o.v. de potentiële beroepsbevolking tussen 20 en 64 jaar. De secundariseringsgraad is er sinds 1993 gedaald van 17,1 naar 16 in 1997 en bleef dan enkel jaren constant. In 2000 heeft die nog steeds een waarde van 16,1.

De dertien centrumsteden van Vlaanderen kennen een iets sterkere afname van de secundariseringsgraad dan het Vlaamse Gewest. Waar deze in de steden in 1993 nog 23,2 was, is dat in 2000 nog 21,4. In de stad Kortrijk werken er procentueel gezien minder mensen in de industrie dan gemiddeld in een centrumstad, maar meer dan in Vlaanderen. De secundariseringsgraad is gedaald van 22,8 in 1993 naar 19,8 in 2000.

⁴ We beschouwen hier de tertiaire sector in de brede zin van het woord. Ook onderwijs, openbaar bestuur en maatschappelijke dienstverlening behoren hiertoe. Recent spreekt men van de quataire sector.

⁵ Stadsmonografie Kortrijk 2003, blz. 39-45

Tabel 14: Evolutie van de secundariseringsgraad (%)

	Kortrijk	Centrumsteden	Vlaanderen
1993	22,8	23,2	17,1
1994	22,0	22,5	16,7
1995	21,6	22,5	16,6
1996	21,5	22,3	16,3
1997	20,0	22,1	16,0
1998	20,0	21,6	16,0
1999	20,0	21,5	16,0
2000	19,8	21,4	16,1

Bron: RSZ

De stad Kortrijk kent een relatief grote tewerkstelling in de metaalindustrie (metaalverwerking, transport, machines,...) en de bouwsector. Respectievelijk stellen deze sectoren 3.694 en 2.444 mensen tewerk. De bouwsector kende zelfs een groei van 9,3% in de periode 1993-2001. De derde grootste sector is de textiel-, kleding-, leder- en schoennijverheid. In deze sector worden er in 2001 1.013 mensen tewerkgesteld. Deze sector kende in de periode 1993-2001 wel de grootste afname met 43,8%. De grootste toename (24,1%) vond plaats in de chemische nijverheid en de kunststofnijverheid. Desalniettemin blijft de globale tewerkstelling er zeer laag.

- De secundariseringsgraad daalt in het Vlaamse Gewest, de centrumsteden en in Kortrijk.
- De metaalindustrie blijft de grootste sector in Kortrijk.

Tabel 15: Tewerkstelling in Kortrijk, opgedeeld per sector

	Tewerkstelling 1993	Tewerkstelling 2001	% groei
<i>primaire sector</i>	117	116	
<i>secundaire sector</i>	10.378	9.049	
Voedings-, drank- en tabaksnijverheid	386	395	2,3
Textiel-, kleding-, leder- en schoennijverheid	1.804	1.013	-43,8
Metaalverwerking, machines, elektrische en elektron, precisie-instrumenten, transport	3.857	3.694	-4,2
Papier-, karton- en houtnijverheid, uitgeverijen en drukkerijen, meubelnijverheid	778	576	-26
Bouwnijverheid	2.237	2.444	9,3
Chemische nijverheid, rubber- en kunststofnijverheid	191	237	24,1
Energiehoudende delfstoffen, metallurgie, elektriciteit	1.125	690	-38,7
<i>tertiaire sector</i>	26.309	29.418	
Handel en reparatie	3.686	4.087	10,9
Horeca	1.034	1.166	12,8
Vervoer, opslag en communicatie	2.730	2.327	-14,8
Financiële instellingen, verzekeringswezen, diensten aan bedrijven	6.017	6.390	6,2
Openbaar bestuur	2.235	2.669	19,4
Onderwijs	4.198	4.634	10,4
Gezondheidszorg, maatsch. dienstverlening	4.661	6.598	41,6
diverse	1.748	1.547	-11,5

Bron: RSZ-gemeentestatistieken

3.4.1.2. Diensten⁶

De tertiaire sector wordt de sector van de diensten genoemd. Tot deze sector behoren o.m. (detail)handel en reparatie, horeca, vervoer, opslag en communicatie, financiële instellingen, verzekeringswezen en diensten aan bedrijven, openbaar bestuur, onderwijs en maatschappelijke dienstverlening.

⁶ Stadsmonografie Kortrijk 2003, blz. 39-45

De tertiëriseringsgraad geeft het aantal uitgeoefende (bezoldigde) jobs in de tertiaire sector in de regio weer t.o.v. de potentiële beroepsbevolking van 30 tot 64 jaar binnen die regio. Het is een maat om de activiteit te meten in deze sector. Ook hier gelden dezelfde opmerkingen als voor de secundariseringsgraad.

De tertiëriseringsgraad in het Vlaamse Gewest is van 1993 tot 2000 geleidelijk gestegen, namelijk van 32 naar 37. Een iets sterkere stijging vinden we terug in de centrumsteden: in 2000 zijn 67 jobs op 100 potentiële jobs tertiair. Globaal gezien is de activiteit in de dienstensector veel groter in de stad dan in het Vlaamse Gewest. Dit komt uiteraard door het feit dat een stad een centrumfunctie heeft t.o.v. zijn ommeland. Er worden heel wat diensten ter beschikking gesteld. Kortrijk benadert de tertiëriseringsgraad van de centrumsteden: in 2000 zijn er 66 arbeidsplaatsen in de tertiaire sector per 100 potentiële beroepsactieven. In 1993 waren dat er 57,7. Kortrijk heeft een belangrijk dienstencentrum, waarin onder meer gezondheidszorg, de maatschappelijke dienstverlening en het onderwijs een belangrijke rol spelen.

Tabel 16: Evolutie van de tertiëriseringsgraad (%)

	Kortrijk	Centrumsteden	Vlaanderen
1993	57,7	58,7	32,0
1994	60,8	59,3	32,3
1995	62,7	60,6	33,1
1996	64,5	61,3	33,7
1997	63,7	63,5	34,9
1998	65,3	65,2	36,1
1999	65,9	66,0	36,9
2000	66,0	66,8	37,4

Bron: RSZ

De gezondheidszorg en de maatschappelijk diensten bieden aan 6.598 mensen een (bezoldigde) job. Het is de grootste sector in 2001. Ook de financiële

instellingen, verkeerswezen en diensten aan bedrijven (6.390) en het onderwijs (4.634) zijn belangrijke sectoren. De sector van vervoer, opslag en communicatie is tussen 1993 en 2001 ingekrompen met 14,8%. De sector met de sterkste groei tussen 1993 en 2001 is die van de gezondheidszorg en maatschappelijke dienstverlening (41,6%). (zie Tabel 15)

- De tertiëriseringsgraad stijgt in het Vlaamse Gewest, de centrumsteden en Kortrijk.
- In Kortrijk staat de tewerkstelling in de dienstensector op gelijke hoogte met die in de centrumsteden.

Kortrijk heeft nagenoeg geen Vlaamse en federale diensten op zijn grondgebied.

3.4.1.3. Handel & horeca⁷

De bezoldigde tewerkstelling in de handel steeg van 3.257 in 1993 naar 3.633 in 2001. Voor de horeca steeg deze met 12,8% van 1.034 naar 1.166. Op 30 december 2000 werken er 7.164 mensen als zelfstandige. Het grootste aandeel hiervan werkt in de handel (42%) (zie Tabel 15).

In het commercieel-strategisch plan Kortrijk wordt het handelaanbod in 1997 beschreven. Daarin wordt het aanbod opgedeeld in handelszaken, diensten en horeca. Ook het aantal leegstaande panden is opgenomen. Er worden vier grote winkelgebieden onderscheiden (winkel-wandelgebied⁸, Overleie⁹, de uitlopers¹⁰ en de rest van het winkelgebied in het centrum). In totaal worden ze samen in 21 winkelgebieden opgedeeld.

⁷ Stadsmonografie Kortrijk 2003, blz. 39-45

⁸ Lange Steenstraat, Steenpoort, Voorstraat, Korte Steenstraat, Grijze Zusterstraat, het Overbekeplein, de St.-Jansstraat, Kleine St.-Jansstraat, Wijngaardstraat en de Potterijstraat

⁹ Noordstraat, Beheerstraat, Zandstraat, Aalbeeksesteenweg, Nijverheidskaai en de Gasstraat

¹⁰ Doorniksewijk en de Zwevegemstraat vanaf de spoorweg richting hoog-Kortrijk

Tabel 17: Winkelaanbod in Kortrijk in aantal winkels

winkelgebied	detailhandel	horeca	dienstverl.	leegstand
winkel-wandelgebied	170	22	33	54
rest van het winkelgebied	298	151	220	126
Overleie	40	20	31	9
uitlopers	85	23	50	12
totaal	593	216	334	201

Bron: commercieel strategisch plan Kortrijk (1997)

In totaal had Kortrijk in 1997 1.344 panden waarvan 201 leegstaande. De meeste panden (593) worden gebruikt voor detailhandel, gevolgd door diensten (334) en horeca (216). Het grootste deel van deze panden voor detailhandel, diensten en horeca zijn terug te vinden in de 'rest van het winkelgebied in het centrum'.

Tabel 18: Opsplitsing van de detailhandel in Kortrijk naar functie en verkoopsoppervlakte

winkelgebied	convenience	shopping	speciality	totale verkoopsopp. (m ²)	gemid. verkoopsopp. (in m ²)
winkel-wandelgebied	20	131	19	15.045	89
rest van het winkelgebied	58	168	72	32.247	108
Overleie	13	12	15	3.073	77
uitlopers	32	28	25	9.130	107
totaal	123	339	131	59.495	100
Ring-Shoppingcenter		80		21.050	263

Bron: commercieel strategisch plan Kortrijk (1997)

Splitsen we de detailhandel op naar functie, gebaseerd op Copeland (1924), in shopping, convenience en speciality, dan merken we op dat er 339 shopping-, 123 convenience- en 131 specialityzaken zijn. In het winkel-wandelgebied, dat gericht is op het vrijetijdswinkelen en /of windowshoppen, vindt men voornamelijk shoppingzaken. In de 'rest van het winkelgebied' vinden we ook shoppingzaken terug en in mindere mate speciality- en conveniencezaken (dagdagelijkse producten). In Overleie en in de uitlopers komen de drie functies ongeveer even vaak voor. Er zijn iets meer winkels voor conveniencegoederen in de uitlopers, die vaak een buurtverzorgende taak uitoefenen, en iets meer specialzaken in Overleie.

Naast de concurrentie van de nabije omgeving ondervindt het centrum van Kortrijk ook druk van het Ring-Shoppingcenter dat gelegen is langs de R8 richting Kuurne. Het is vlot bereikbaar, heeft voldoende parkeergelegenheid, herbergt 80 winkels met shopping- en specialitygoederen en heeft 2 supermarkten. De stad Kortrijk heeft duidelijk te kampen met het fenomeen van 'uiteengelegde stad': er is een nog onduidelijke spanning tussen de ontwikkeling van nieuwe polen en de uitholling van de binnenstad. Steeds meer functies verkiezen, omwille van onder andere de schaalvergroting en de te hoge grondprijzen, een vestiging buiten het stadscentrum. Het Ring-Shoppingcenter en de grote

distributieketens in de omgeving van Kuurne en Wevelgem zijn een aantrekkingspool voor zowel grootdistributie als zelfstandige handelaars. De druk op het centrum van Kortrijk is daarom bijzonder groot en verklaart ook ten dele het grote aantal leegstaande panden in het centrum.

3.4.2. Bruisende economie? ¹¹

Hoe bruisend is de economie van een stad? Om daar een antwoord op te kunnen geven, bekijken we de evolutie van het aantal startende bedrijven, het aantal faillissementen en de verhouding daartussen. Tevens trachten we inzicht te verwerven in de tewerkstelling in de nieuwe bedrijven.

3.4.2.1. Startende bedrijven en faillissementen

Het aantal registraties geeft een indicatie van het aantal startende bedrijven en faillissementen¹². Die geregistreerde oprichtingen omvatten NV's, BVBA's, CV's, firma's en éénmanszaken.

Startende bedrijven

De voorbije 12 jaar werden in Vlaanderen een kleine 389.000 oprichtingsakten neergelegd bij de Rechtbank van Koophandel. Het jaarlijkse aantal vertoont heel wat variatie. Toch zien we het aantal startende bedrijven van 1990 tot 1996 licht stijgen tot een maximum van 35.531 in 1996. Vanaf dan zien we een dalende trend. In 2001 werden er nog 28.024 akten ingediend. De daling in de dertien centrumsteden zette zich al vroeger in dan in Vlaanderen. Daar is het aantal ingediende akten elk jaar lager geweest dan in 1990. In 2001 ligt het

¹¹ Stadsmonografie Kortrijk 2003, blz. 39-45

¹² We dienen hier echter op te merken dat als een bedrijf zijn activiteiten in meerdere entiteiten opsplijt, het bijgevolg meerdere oprichtingsakten zal neerleggen. Om deze reden is het aantal oprichtingsakten niet altijd gelijk aan het aantal nieuw opgerichte bedrijven.

aantal startende bedrijven in de centrumsteden dan ook 27% lager dan in 1990. In Vlaanderen doet zich een daling voor van 17,6% t.o.v. 1990.

In Kortrijk slonk het aantal startende bedrijven geleidelijk. In 1991 werd het grootste aantal bedrijven opgestart (571). In 2001 waren dat er nog 360 of 35,6% minder dan in 1990. Kortrijkse bedrijven vertegenwoordigen in 2001 ongeveer 4,8% van het totale aantal opgestarte bedrijven in de centrumsteden. In 1990 was dat nog 5,4%.

Tabel 19: Evolutie van het aantal oprichtingen

	Kortrijk	Centrumsteden	Vlaanderen
1990	559	10.371	33.993
1991	571	10.168	33.168
1992	485	9.885	33.403
1993	536	10.208	34.637
1994	563	9.951	34.091
1995	540	9.985	35.087
1996	502	9.468	35.531
1997	444	8.924	32.277
1998	462	9.207	32.397
1999	396	7.733	27.636
2000	385	7.903	28.625
2001	360	7.541	28.024

Bron: Graydon

Faillissementen

Het aantal faillissementen is tijdens de eerste helft van het decennium gestegen in Vlaanderen, tot 4.106 in 1997. In 1998 zijn er minder faillissementen opgeschreven in Vlaanderen. Hetzelfde geldt voor de centrumsteden, Kortrijk en Roeselare. Dit dalend cijfer is een gevolg van een verandering in de wetgeving die de afschaffing van de 'ambtshalve' faillissementen inhield. De dalende trend zet zich in 1999 en 2000 door in Vlaanderen. In 2001 stijgt het aantal faillissementen opnieuw tot 3.678. Algemeen spreken we van een toename met 113% sinds 1990. We merken hetzelfde verloop op in de 13

centrumsteden. De globale toename sinds 1990 is er 94%.

Ook in Kortrijk zien we in de eerste helft van het decennium een stijging van het aantal faillissementen tot een maximum in 1995. Er gingen dan 85 bedrijven failliet. Dat aantal daalde tijdens de tweede helft van het decennium, maar steeg weer sterk in 2001. In 2001 zijn er 75 faillissementen opgetekend in Kortrijk. De toename over de gehele periode bedraagt er 142%.

Tabel 20: Evolutie van het aantal faillissementen

	Kortrijk	Centrumsteden	Vlaanderen
1990	31	766	1.724
1991	36	850	1.962
1992	47	1.083	2.435
1993	44	1.168	2.838
1994	59	1.362	3.148
1995	85	1.498	3.546
1996	80	1.653	3.884
1997	75	1.722	4.106
1998	61	1.521	3.758
1999	57	1.408	3.627
2000	49	1.434	3.573
2001	75	1.483	3.678

Bron: Graydon

Ratio oprichtingen/faillissementen

Een afname van het aantal oprichtingen, met een toename van het aantal faillissementen zal voor een steeds kleiner wordende ratio zorgen. Hoe groter het aantal oprichtingen is in verhouding tot het aantal faillissementen, hoe groter de ratio. De ratio in Vlaanderen daalt van 19,7 naar 7,6 in 2001. De ratio in de centrumsteden is kleiner dan in Vlaanderen. In 2001 heeft deze in de centrumsteden een waarde van 5,1.

Op 1995 en 2001 na, is de ratio in Kortrijk hoger dan in de centrumsteden. Dit betekent dus dat er in

Kortrijk in verhouding iets minder faillissementen zijn. De ratio is wel sterker gedaald in Kortrijk (met 13,2%punt) dan in de centrumsteden (afname met 8,4%punt).

- Algemeen daalt het aantal startende bedrijven.
- Het aantal faillissementen in Vlaanderen en de centrumsteden steeg tot in 1997. Kortrijk kende al een maximum in 1995.
- De ratio oprichtingen/faillissementen daalt. Kortrijk bekleedt een iets betere positie dan de centrumsteden.

Tewerkstelling in nieuwe bedrijven

Op basis van overleg is overeengekomen dat onder de rubriek 'nieuwe bedrijven' volgende sectoren worden opgenomen: de vervaardiging van kantoormachines, computers, audio-, video-, en telecomapparatuur, groothandel in kantoormachines en kantoormaterialen, de telecommunicatiesector, informatica en aanverwante activiteiten, radio en televisie¹³. Het aantal mensen dat tewerkgesteld is in deze sectoren, wordt weergegeven in de tabel.

Tabel 21: Evolutie van tewerkstelling in nieuwe bedrijven

	Kortrijk	Centrumsteden	Vlaanderen
1993	1.353	23.592	46.003
1994	1.437	22.608	45.614
1995	1.452	22.746	47.068
1996	1.468	23.376	48.845
1997	1.497	23.833	51.491
1998	1.516	23.475	53.844
1999	1.511	25.690	57.569
2000	1.585	28.131	63.005
2001	1.640	29.391	66.561

Bron: RSZ

¹³ Deze indeling gebeurt op basis van de NACE-codering en is internationaal vergelijkbaar.

Op het jaar 1994 na, is de tewerkstelling in nieuwe bedrijven steeds toegenomen in Vlaanderen. In 2001 zijn er 66.561 bezoldigde jobs in deze sectoren, in 1993 waren dat er maar 46.003. Dit betekent een stijging van ongeveer 45%. Ook in de centrumsteden trekken deze sectoren jaarlijks steeds meer mensen aan (op 1994 en 1998 na). In 2001 zijn daar 29.391 mensen tewerkgesteld in nieuwe bedrijven, of ongeveer 44% van het totaal in Vlaanderen. De stijging is er weliswaar kleiner dan in Vlaanderen, namelijk 25%.

Ook in Kortrijk is, op het jaar 1999 na, de tewerkstelling in de nieuwe bedrijven steeds toegenomen. In 2001 werken er 1.640 mensen in deze sectoren. Dit is een aandeel van 5,6% in het totaal van de centrumsteden. De stijging over de gehele periode bedraagt 21%.

- De tewerkstelling in de nieuwe bedrijven stijgt nog met de jaren in Vlaanderen, de centrumsteden en Kortrijk.

Een aantal van die sectoren is echter falingsgevoelig zoals de horeca en de handel. De aanwezigheid van grootdistributie in de omgeving stimuleert hierbij de leegstand in de binnenstad.

3.4.3. Ruimtelijke kenmerken

3.4.3.1. Kortrijk als centrumstad

Op basis van de tewerkstellingscijfers blijkt dat de textielsector nog steeds de grootste werkgever is in het arrondissement Kortrijk met 12.247 werknemers, gevolgd door de metaalsector (10.603 werknemers). Een aantal andere sectoren zijn eveneens goed vertegenwoordigd zoals de bouw (7.093 werknemers) en de sector meubels en aanverwanten

(3.000 werknemers). (bron GOM West-Vlaanderen, 2000).

De stad Kortrijk heeft een afwijkend economisch profiel t.o.v. zijn regio. Op het niveau van de stad Kortrijk is het voornamelijk de dienstensector die in het oog springt (zie Tabel 15). Wanneer de secundariseringsgraad van het arrondissement (26 in 1999) vergeleken wordt met de stad (20 in 1999) blijkt duidelijk dat de stad een beperktere industrie heeft dan de regio maar een sterk aanwezige tertiaire sector. Kortrijk is dan ook een centrumstad met dienstverlening binnen een regio gericht op de textielnijverheid. Door de aanwezigheid van handel en diensten kan de stad haar centrumfunctie uitspelen.

3.4.3.2. Kortrijk is het belangrijkste dienstencentrum in een uitgesproken industriële regio

Uit de gegevens van de basiskaart Vlaanderen blijkt dat 20% van de bevolking tussen de 20 en de 64 jaar in de secundaire sector of de industrie is tewerkgesteld. Voor Vlaanderen bedraagt dit slechts 16%. Daartegenover blijkt het relatief groot belang van de tertiaire sector. Binnen Kortrijk blijkt dat de tertiaire en de quataire sector respectievelijk 40 en 36% van de werkgelegenheid voor zijn rekening neemt. (bron GOM en NIS 1998).

Een vergelijking met andere centrumsteden zoals Aalst, Leuven, en Hasselt toont aan dat het aandeel van de tertiaire activiteiten in Kortrijk relatief groot is. Voor Aalst bedraagt het aandeel 33%, voor Leuven 35,7%, voor Hasselt 43,01%. Kortrijk is een stad van KMO's Kortrijk scoort als centrumstad hoog op het vlak van KMO's en dit zowel naar aantal (circa 2.500) als naar de neergelegde balansen (1999). Ook de gemiddelde tewerkstelling is hoog ten opzichte van andere centrumsteden. Voor Kortrijk bedraagt dit

5,53, voor Aalst 4,15, voor Leuven 4,18 en voor Hasselt 5,4.

3.4.3.3. Historisch gegroeid sterk verspreid economisch patroon

Kenmerkend voor de streek was dat de industriële activiteit zich niet louter concentreerde in de stedelijke agglomeraties. De industrialisatie was verbonden met de agrarische economie, in het bijzonder de vlasnijverheid. Dit zorgde voor een sterk verspreid economisch patroon en een analoog verspreid verstedelijkingspatroon.

Op ruimtelijk vlak leidde dit tot een sterke verwevenheid van economische activiteiten in het bebouwde weefsel en in de open ruimte. Heel wat bedrijven bevinden zich nog steeds op hun oorspronkelijke ontstaansplek. Anderen hebben zich geherlokaliseerd naar een bedrijventerrein.

3.4.3.4. Leegstand

De leegstand van bedrijfsgebouwen buiten bedrijventerreinen is vooral te wijten aan de onverenigbaarheid van die bedrijven met hun omgeving, het zonevreemd karakter van het bedrijfsgebouw, de ouderdom van de gebouwen of het stopzetten van een bepaalde activiteit. Leegstaande bedrijfsgebouwen (voormalige nijverheidsgebouwen) zijn voornamelijk geconcentreerd in het gebied binnen de R8, in de omgeving van de R36.

De leegstand komt het imago van de centrumstad niet ten goede. Door het multifunctioneel herbestemmen van deze panden kan men de traditionele stedelijke omgeving revitaliseren en versterken.

3.4.4. Betekenisvolle elementen van de bestaande economische structuur

3.4.4.1. Bedrijventerreinen

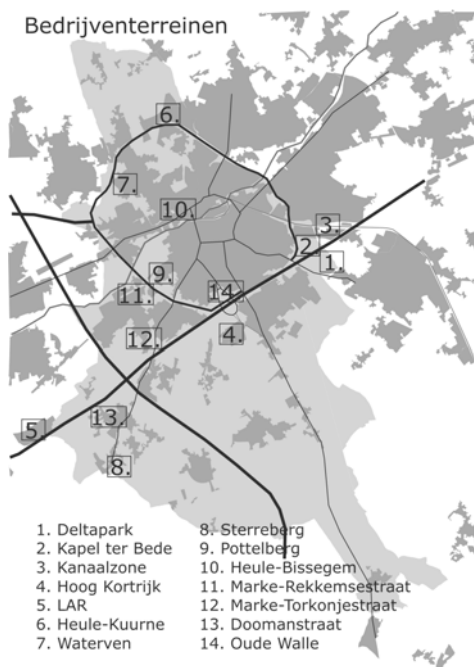
Op het grondgebied van Kortrijk komen de bedrijven in verschillende situaties voor. Ofwel individueel, in de bebouwde kom of in de open ruimte, ofwel gegroepeerd op bedrijventerreinen. Er zijn verschillende typologieën van bedrijventerreinen naargelang de aard, de schaal en het belang.

Er zijn regionale gemengde bedrijventerreinen, specifieke regionale bedrijventerreinen en bedrijventerreinen van lokaal belang.

De meeste concentraties aan regionale economische activiteiten worden rechtstreeks ontsloten via wegen op gewestelijk niveau, de E17, de A17 en de R8. Bijzonder is de vaststelling dat de aantrekkingskracht van de bedrijventerreinen beperkt is. 90% van de bedrijven zijn afkomstig uit de onmiddellijke 'lokale' omgeving. Deze herlokalisaties gingen gepaard met een sterke toename van bedrijfsruimte per arbeidsplaats. Desondanks het grote aantal endogene bedrijven is de exportgerichtheid van deze bedrijven hoog. Ze zijn dus wel afkomstig uit de regio maar hebben een afzetgebied dat zonder twijfel de regio overstijgt.

Verder kenmerken deze bedrijventerreinen zich door:

- overwegende aanwezigheid van KMO's;
- gemengd karakter van de activiteiten;
- grote terreinbezetting (mede door de bouwverplichting).



Kaart 28: Situering bedrijventerreinen

Deltapark – Kapel ter Bede

Ter hoogte van de in- en uitrit Kortrijk-oost zal het hoogwaardig bedrijventerrein Deltapark worden ontwikkeld. Het gebied is gelegen op het grondgebied Kortrijk, Harelbeke en Zwevegem. Het heeft een oppervlakte van circa 85 ha, waarvan 40 ha op het grondgebied Kortrijk.

Het gebied Kapel ter Bede ten noorden van de E17 wordt begrensd door de R8 en de verlaten spoorwegbedding. Er bevinden zich twee bedrijven

in het gebied die onlangs uitbreidden. Het bevat de restanten van het vroegere kasteelpark. De overige delen zijn ingekleurd in het gewestplan als agrarisch gebied.

Kapel ter Bede staat in verbinding met het gebied ten zuiden van de E17 waar het Deltapark ontwikkeld wordt. Door de glooiing biedt het terrein, net zoals bij het Deltapark, de mogelijkheid tot zeer kwalitatieve zichtlocaties vanop de E17.

Het gebied is vlot bereikbaar vanuit de regio (mits aanpassingen van de leesbaarheid van het in- en uitrittencomplex van de R8) maar is tevens vlot te bereiken vanuit de binnenstad van Kortrijk. Bovendien zou de in onbruik geraakte spoorweg omgevormd kunnen worden tot fietsverbinding tussen de centra van Kortrijk en Zwevegem zodat het gebied ook voor de zwakke weggebruiker vlot te bereiken is.



Figuur 25: Stedenbouwkundig schema Deltapark/Kapel ter Bede

Kanaalzone

De kanaalzone is gelegen op het grondgebied Harelbeke en Kortrijk. Het industrieterrein is

versnipperd door verschillende infrastructuur: de verlaten spoorwegbedding Kortrijk-Zwevegem, de R8 en het kanaal zelf. Het gebied heeft een directe ontsluiting naar de R8. De complexe structuur van het in- en uitrittencomplex en de slechte bewegwijzering hebben een moeilijk leesbaar geheel tot gevolg.

De zone kan worden ontwikkeld als een multimodale zone. Een ontsluiting op de spoorlijn (lijn Kortrijk-Brussel) is voorzien. Deze mogelijkheid wordt niet benut. Recent werden loskades aangelegd ten zuiden van het kanaal.

Het bedrijventerrein ten zuiden van het kanaal, tussen het kanaal en de verlaten spoorwegbedding, heeft een oppervlakte van 16 ha. Op het gebied tussen het kanaal en de verlaten spoorwegbedding bevinden zich leegstaande droogloodsen die voor het historisch patrimonium interessant zijn en een 6-tal bedrijven. De meeste bedrijven zijn potentiële gebruikers van het kanaal.

Het gebied begrensd door de R8, het kanaal en de spoorweg Kortrijk-Gent beslaat ca 18,5 ha en wordt bezet door een 10-tal bedrijven. Onder de R8 door is dit gebied verbonden met het bedrijventerrein Harelbeke-Stasegem (87 ha). Beide gebieden beschikken over gronden die rechtstreeks aansluiten op het kanaal (dus niet gescheiden door een weg).

Hoog-Kortrijk

Hoog-Kortrijk situeert zich langs de E17, ter hoogte van de in- en uitrit Kortrijk-Zuid (het Ei). Momenteel bestaat het gebied uit een menging van monofunctionele 'eilanden': de dienstzone Kennedypark, de hogescholen, KULAK, 'de Hallen', het Kinopoliscomplex.

Op het gewestplan zijn ca. 70 ha ingekleurd als zone voor gemeenschapsvoorzieningen / openbare nutsvoorzieningen, zo ook de ruimte binnen het Ei.

Het Kennedypark is ingekleurd als dienstzone. Het wordt bevolkt door een 30-tal bedrijven, voornamelijk administratieve bedrijfszetels en dienstverlenende bedrijven. Het Kennedypark heeft een oppervlakte van 30,2 ha.

Hoog-Kortrijk vormt een belangrijk gebied voor reeds geplande bijkomende ontwikkelingen: de Beneluxlaan een zone voor kantoren, diensten en handel met een oppervlakte van ca 28 ha, en een locatie voor het nieuwe algemeen ziekenhuis. De locatie voor het researchpark aansluitend op de Etienne Sabbelaan en de KULAK wordt niet meer weerhouden. Een nieuwe locatie aansluitend op Kapel ter Bede wordt onderzocht. De voorziene oppervlakte bedraagt 10ha.

LAR

De transportzone LAR ligt op grondgebied van Lauwe, Aalbeke en Rekkem. De zone wordt via de N58 rechtstreeks ontsloten op de E17. Op ca 72 ha zijn op dit ogenblik een 50-tal bedrijven gevestigd. De LAR geeft sinds 1985 ondersteuning aan de belangrijkste bedrijfsondersteunende clusters van transport, opslag, expeditie en de bijhorende waaier van logistieke diensten.

Het terrein bezit tevens een aftakking op het spoor (lijn Kortrijk-Moeskroen-Doornik). Het spoorwegcentrum vormt een essentieel onderdeel van het multimodaal logistiek park. De huidige aanleg is evenwel te elementair om behoorlijk en efficiënt te functioneren. Er is een uitbreiding gepland. In het voorstel van afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk is een uitbreiding van 30 ha voorzien. De juiste locatie is nog niet bepaald. De voorkeur van de regio gaat naar een uitbreiding van de LAR ten zuiden van de E17.

Heule-Kuurne

Het bedrijventerrein Heule-Kuurne (ca 225 ha) situeert zich in het noorden van Kortrijk (ca 100 ha)

en het westen van Kuurne. Het is een gemengd regionaal bedrijventerrein. Het is een groot gebied met een belangrijke ruimtelijke impact.

Op grondgebied Heule maken een 40-tal bedrijven deel uit van het bedrijventerrein. De metaalsector is er sterk vertegenwoordigd.

Volgens het gewestplan is de volledige zone bestemd voor milieubelastende industrieën.

Het bedrijventerrein Heule-Kuurne wordt vanuit de structurerende weg (Noordlaan) niet rechtstreeks ontsloten naar beide richtingen van de R8, wat sluitverkeer in de hand werkt langs de wegen van lager niveau (o.a. de Izegemstraat). Ter hoogte van de Industrielaan is er een aansluiting op de spoorlijn Kortrijk-Brugge. Deze ontsluiting wordt benut. Het transport en expeditiebedrijf ten westen van de spoorlijn is slecht bereikbaar voor wagens. Dit zorgt voor een extra belasting van het centrum van Heule.

Het industrieterrein bevat een belangrijke kleinhandelszone.

Bij het voorstel van afbakening van het regionaal-stedelijk gebied werd een uitbreiding voorzien van ca 25 ha, voornamelijk op grondgebied Kuurne. De kleinhandelszone wordt bevestigd en uitgebreid.

Watervan

Het bedrijventerrein Watervan is een bedrijventerrein van lokaal belang. De zone sluit aan op de R8 via nieuwe wegen die de aanzet vormt van de later aan te leggen N328. Het terrein beslaat 39 ha. De zone bevat een tweetal grotere industriële bedrijven die er reeds ruime tijd gevestigd zijn en een 15-tal ambachtelijke kleine en middelgrote bedrijven op de recent gerealiseerde ambachtelijke zone.

Sterreberg

Het industrieterrein Aalbeke-Moeskroensesteenweg is gelegen op de grens van Henegouwen. Het omvat 2 grote industriële bedrijven. Ongeveer 10 ha is nog onbebouwd. De ontsluiting van de zone gebeurt via de N43 en de N58. Het gebied voor milieubelastende industrie omknielt een kleine woonzone langs de N43.

Aansluitend bevindt zich tot tegen de grens met Kortrijk in Henegouwen (Moeskroen) een groot industrieterrein die reikt tot tegen Tombroek.

Pottelberg

De omgeving Pottelberg omvat verschillende activiteiten (van noordoost naar zuidwest): ambachtelijke en industriële bedrijven, handelsactiviteiten langsheen de Weggevoerdenlaan, de 'kleinhandelszone' Pottelberg waar verschillende handelsactiviteiten zijn ondergebracht en een ambachtelijke zone die doorloopt tot aan de Baliestraat te Marke.

Het volledige gebied omvat ca 40 ha industriegrond volgens het gewestplan. In het afbakeningsproces wordt voorzien dit gebied uit te breiden met een lokaal bedrijventerrein (ca 4 ha).

Heule-Bissegem/Meensesteenweg

Het bedrijventerrein Heule-Bissegem/Meensesteenweg omvat een zone aan beide kanten van de Meensesteenweg. De Meensesteenweg (N8) biedt ook ontsluiting naar de R8. Het noordelijk gedeelte wordt begrensd door de spoorweg (Kortrijk-Wervik-Ieper), het deel ten zuiden van de steenweg wordt begrensd door de Leie. Het terrein is nagenoeg volledig bebouwd. Het bevat tevens de site van de Blekerij en Kortrijk-Haven. Het is een multi-modale locatie met mogelijke aansluiting op water en spoor. Het gebied maakt deel uit van de binnenstad en heeft geen rechtstreekse aansluiting op het hoofdwegenet.

Het is in het gewestplan ingekleurd als zone voor stedelijke ontwikkeling. In zijn totaliteit beslaat deze zone 15,4 ha en omvat een 10-tal bedrijven.

Marke-Rekkemsestraat

Het industrieterrein Marke-Rekkemsestraat wordt begrensd door de spoorweg (Kortrijk-LAR-Moeskroen-Doornik), de Leie en de R8. De zone staat niet direct via een gewestweg in relatie met de R8 en omvat 13,5 ha, exclusief de terreinen van het bedrijf Van de Wiele. Een viertal bedrijven zijn hier gevestigd.

De mogelijkheid om het terrein via het spoor/water te ontsluiten wordt niet benut.

Het gebied is in het gewestplan ingekleurd als zone voor milieubelastende industrie.

Marke-Torkonjestraat

De zone Marke-Torkonjestraat vindt via de N43 ontsluiting naar de R8. Het terrein beslaat 4 ha en is in het gewestplan ingekleurd als ambachtelijke zone. In het afbakeningsproces werd in aansluiting met deze zone een extra lokaal bedrijventerrein voorzien van ca 4 ha.

Aalbeke-Lauwsestraat-Doomanstraat

De zone Aalbeke-Lauwsestraat (6,6 ha) situeert zich langs de verbindingsweg tussen Aalbeke en Lauwe (Wevelgem) in aansluiting met de kern van Aalbeke. Het gedeelte langs de Margostraat en de Doomanstraat (2.2 ha) is verder gelegen van de verbindingsweg. Beide ambachtelijke zones zijn in realisatie.

Oud Walle

In het Ei ten noorden van de E17 is op het gewestplan een ambachtelijke zone (4 ha) ingekleurd. Deze zone is nog niet ontwikkeld.

3.4.4.2. Bedrijven

Historisch gegroeide concentratie in de 19de eeuwse gordel

Ze bevatten grootschalige bedrijven die ontstaan zijn aan de rand van de toenmalige binnenstad. Ze sluiten niet aan op het hoofdwegennet maar zijn via de invalswegen verbonden met de R8 en de hoofdwegen.



Kaart 29: Situering historisch gegroeide bedrijven

- **Site MEWAF**

De site is gelegen tussen de Brugsesteenweg en de kern Heule-Watermolen. Het grootste gedeelte van

het gebied wordt ingenomen door het bedrijf Mewaf. In het gewestplan was een reservatiestrook voor de N50 ingetekend. Daardoor werd een gedeelte van het gebied niet bebouwd. Bij een recente gewestplanwijziging werd het tracé geschrapt.

In het voorstel van afbakening worden de niet bebouwde gronden gereserveerd voor de uitbreiding van Mewaf en voor de realisatie van een ambachtelijke zone.

- **Omgeving Kanaal**

Langs het kanaal ten noordoosten van de spoorlijn is een concentratie gevestigd van historisch gegroeide bedrijven. Voorbeelden zijn, Stoops Fabriek, Steverlinck, Vetex....

Een aantal bedrijven hebben nu reeds een nieuwe bestemming gekregen, een aantal staan leeg. Slechts een beperkt gedeelte van de bedrijven is nog actief.

- **Omgeving Westelijke ring**

Langs de spoorweg en de Leie, aansluitend op de binnenstad is er een concentratie van bedrijven ontstaan, die zich geënt hebben op de spoorweg en de Leie. Het zijn relatief grootschalige bedrijven. Een aantal hebben reeds de stad verlaten (omgeving Kortrijk-Weide) een aantal zijn dit van plan (Kortrijk Haven en de Blekerij). Een aantal zullen blijven (Vanmarcke, Kortrijk-Vorming).

Bestaande grootschalige bedrijven in bebouwd weefsel

Naast bovenstaande concentraties zijn er in Kortrijk heel wat bedrijven te vinden in het bebouwd weefsel. Ze zijn historisch gegroeid. In het gewestplan zijn ze gelegen in woongebied of in industriegebied. Voorbeelden daarvan zijn Isomo, Demeestere, Vandewiele, Bic, Vandecasteele, Wallays.

Zonevrije bedrijven in de landelijke gebieden

De problematiek van de zonevrije bedrijven is voor de regio bijzonder actueel. Bij het opmaken van de inventaris voor het sectoraal BPA zonevrije bedrijven werden 69 bedrijven geteld die zonevrij zijn of een probleem hebben met zonevrije uitbreiding.

21 bedrijven hebben concrete problemen met uitbreiding en worden opgenomen in het sectoraal BPA voor zonevrije bedrijven.

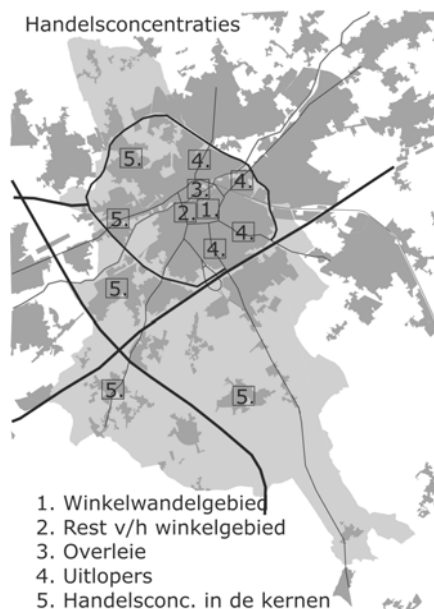
3.4.4.3. Kleinhandelsconcentraties

Kleinhandel in de verschillende centra op niveau van de betreffende kern

De Kortrijkse binnenstad en zijn uitlopers (invalswegen) vormen samen een regionaal verzorgend centrum. Uit het Mercuriusproject (1997) blijkt dat er 170 kleinhandelszaken te vinden zijn in het winkel-wandelgebied en dat een vierde van de detailhandel in Kortrijk zich bevindt in het winkel-wandelgebied.

De commerciële functies op stedelijk niveau zijn geconcentreerd in het kernwinkelgebied en in het bijzonder in het winkel-wandelgebied van Kortrijk. Deze laatste is volledig gericht op het winkelen als vrijetijdsbesteding. De invalswegen vanuit het zuiden (Doorniksewijk en Zwevegemsestraat) komen meer en meer tot ontwikkeling als uitlopers van het stedelijk winkelapparaat. Ook volgens het Mercuriusproject bevinden ca 6,5% van de winkels zich langs deze uitlopers. Door het steeds verder ontwikkelen van Hoog-Kortrijk als stadsdeel, complementair aan de kern van Kortrijk, zal deze evolutie zich ongetwijfeld in de toekomst verder zetten. Ook de Overleiestraat als uitloper naar het noorden toe is een handelsstraat maar werkt op het lokale niveau, gericht op de wijk Overleie.

De kernen in de deelgemeenten zijn historisch autonoom gegroeid. Ze bezitten aldus een hoogwaardig voorzieningenapparaat (openbare diensten, onderwijs, recreatie, handel, horeca,...) op lokaal niveau. Wat betreft convenience zijn ze zelfverzorgend. Voor specialty en shopping richten de deelgemeenten zich voornamelijk op de deelgemeente Kortrijk. Hierop zijn twee uitzonderingen; Heule (heel sterk zelfverzorgend) en Kooigem (klein om zelfverzorgend te kunnen zijn).



Kaart 30: Situering handelsconcentraties

3.4.4.4. Grootschalige kleinhandel

Het Ring-Shoppingcenter wordt rechtstreeks ontsloten vanop de R8. Dit speciaal voor shopping uitgebouwde winkelcentrum, vlot bereikbaar, voorzien van voldoende parkeerplaatsen, herbergt vandaag een 80-tal winkels in shopping en specialty. Het aanbod hier wordt versterkt met twee

supermarkten. Wie hier komt shoppen, blijft er en verplaatst zich niet meer richting centrum. Het gebied vormt dan ook een duidelijke concurrentie voor het winkel-wandelgebied in de kern van Kortrijk.

Het Bouwcentrum Pottelberg herbergt meerdere kleinhandelszaken, horecazaken en een grootschalig bouwcentrum. Het is de bedoeling deze site verder uit te bouwen rond het thema wonen en bouwen. Op Hoog-Kortrijk is, palend aan de Beneluxlaan, een zone voor handel en diensten voorzien van ca 4,5 ha die nog worden moet ontwikkeld. Er is een onderzoek opgestart voor de vestiging van Decathlon en een hyper Carrefour op deze locatie. De drie locaties zijn in het voorstel van afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk bevestigd als locatie die moeten zorgen voor een voldoende groot aanbod voor grootschalige detailhandel.



Kaart 31: Situering grootschalige kleinhandel

3.4.4.5. Perifere kleinhandelsconcentraties

Buiten de kern van Kortrijk vormen verschillende invalswegen lintvormige kleinhandelsconcentraties. Het gaat om de N50 in Hoog-Kortrijk, de N43 richting Harelbeke en de N8 door Bissegem.

Deze kleinhandelsconcentraties kenmerken zich veelal door grootschalige gebouwen die maximaal gericht zijn op autobereikbaarheid. Door deze typologie hebben ze een grote ruimtebehoefte voor verkoopsoppervlakte en parkeergelegenheid. Hierdoor zijn ze dikwijls moeilijk inpasbaar in het bestaande stedelijke weefsel.

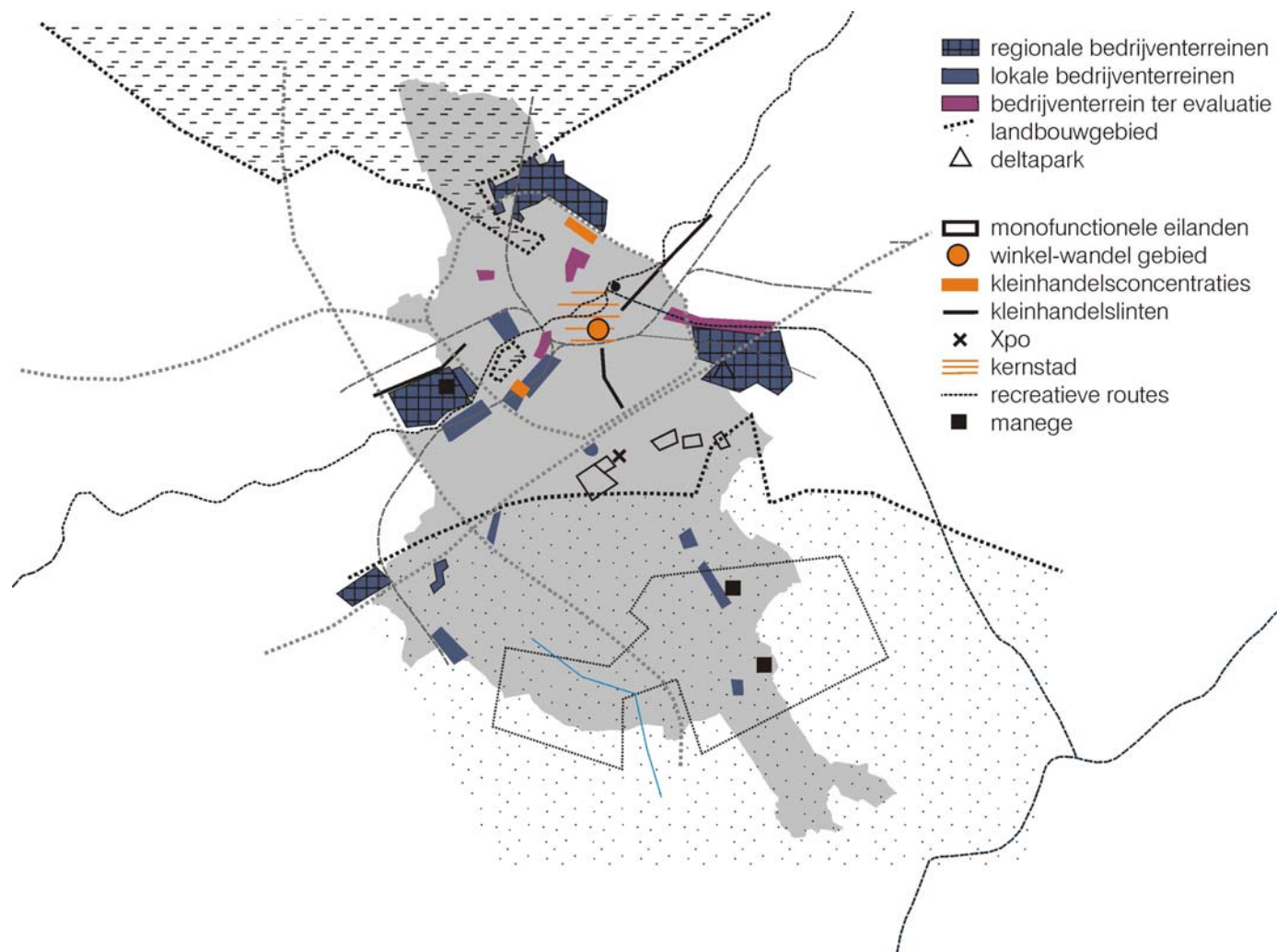


Kaart 32: Situering perifere kleinhandel

3.4.4.6. Horeca en diensten

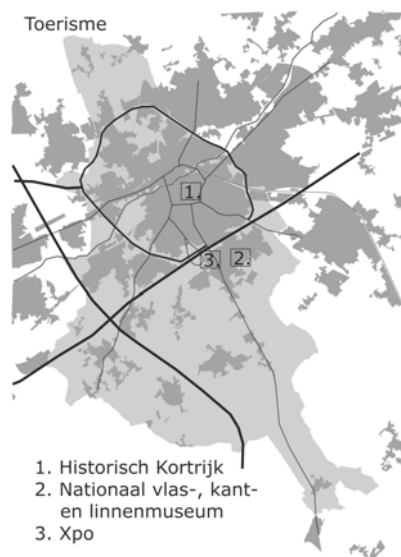
Hoge concentraties aan horeca zijn te vinden op de Grote Markt en in de stationsomgeving. De hoogste concentraties aan diensten zijn te vinden in de straten rond het station en in de Rijselsestraat. Daarnaast is er op Hoog-Kortrijk het Kennedypark, een zone specifiek gericht op kantoren.

3.4.5. Overzichtskaart ruimtelijke economische structuur



3.5. Bestaande voorzieningen

3.5.1. Toerisme¹⁴



Kaart 33: Overzicht toeristische trekpleisters

De toeristische trekpleisters in Kortrijk zijn o.a. het historische centrum met de Grote Markt, het laatgotische stadhuis, het Belfort, de Broeltorens, het rustieke Begijnhof en de verschillende kerken. Daarnaast komen toeristen het Nationaal Vlas-, Kant- en Linnenmuseum bezichtigen, het Broelmuseum, het Begijnhofmuseum en de Groeningeabdij. Bovendien zijn er heel wat jaarlijkse beurzen in de Xpo (interieur, Classics, Busworld,...). Tenslotte zijn er de evenementen met regionale en bovenregionale uitstraling zoals de Sinksenfeesten, de 11-julifeesten, zomeractiviteiten en de Paasfoor.

Kortrijk was ook een van de initiatiefnemers voor de samenwerking met de Leiegemeenten en de promotie van 'Toerisme Leiestreek'. Het gebied strekt zich uit van Gent tot Wervik en van de Scheldestreek tot en met Roeselare. Dit project wordt o.m. gesteund door de provincies Oost- en West-Vlaanderen.

3.5.1.1. Verblijfstoerisme

Het aantal overnachtingen in Vlaanderen is sterk gestegen het laatste decennium. Dit steeg van 16,2 miljoen in 1992 naar 17,4 miljoen in 2001, een stijging van ongeveer 1,2 miljoen of 7%. We merken echter op dat het aantal overnachtingen in Vlaanderen niet continu is gestegen. Zo waren er in 2000 een kleine 17,9 miljoen overnachtingen, 3% meer dan in 2001. In 2001 greep 28,8% van de overnachtingen plaats in een van de dertien centrumsteden. Dit was in 1992 nog maar 21,3%. Het aandeel van de centrumsteden nam dus toe. In de centrumsteden is het aantal overnachtingen steeds geleidelijk gestegen, in totaal met 45%. In 2001 telden de centrumsteden in absolute cijfers iets meer dan 5 miljoen overnachtingen. In 1992 waren dat er maar 3,5 miljoen.

Tabel 22: Evolutie van het aantal overnachtingen

	Kortrijk	Centrumsteden	Vlaanderen
1992	95.549	3.452.410	16.224.004
1993	84.886	3.632.928	16.906.510
1994	79.459	3.731.498	16.764.554
1995	77.835	3.768.722	17.622.167
1996	88.667	4.005.448	17.741.560
1997	91.640	4.294.530	17.331.887
1998	95.915	4.651.146	17.329.257
1999	107.966	4.772.685	17.521.226
2000	106.392	5.041.929	17.862.657
2001	109.809	5.007.669	17.364.496
2002	108.751	5.215.393	17.364.496
2003	106.262	5.133.289	17.347.108

Bron: NIS

¹⁴ Stadsmonografie Kortrijk blz. 47

Het overgrote deel van de overnachtingen in Kortrijk grijpt plaats in het kader van seminaries, conferenties en andere beroepsaangelegenheden (65%), de overige 35% zijn niet-beroepsmatige overnachtingen. Er is echter nog onvoldoende hotelcapaciteit in Kortrijk. Dit brengt met zich mee dat bij piekmomenten (bv. grote beurzen in de Xpo) men vaak een hotel moet boeken in de omgeving.

- De centrumsteden en het Vlaamse Gewest vertonen een stijgend verloop van het aantal overnachtingen.
- Kortrijk kende enkel tijdens de tweede helft van de jaren '90 een stijgend aantal overnachtingen. De stad heeft vooral een professionele aantrekkingskracht.

Kortrijk telt 32 logies op zijn grondgebied. Daarin zijn inbegrepen: de hotels, kamers, kamer en ontbijt, gîtes, een jeugdherberg en jeugdhuis, een jeugdverblijfscentrum en een verblijfshoeve. Deze logies vertegenwoordigen een capaciteit van 514 kamers. Er is behoefte aan een lowbudget hotel.

3.5.1.2. Dagtoerisme

Heel wat mensen komen voor een dagje naar de stad. Het historische patrimonium, de Guldensporenslag, de musea en ook de grote evenementen en beurzen in de Xpo vormen de belangrijkste redenen voor een bezoek aan Kortrijk. Het grootste deel van de dagjestoeristen komt uit eigen land.

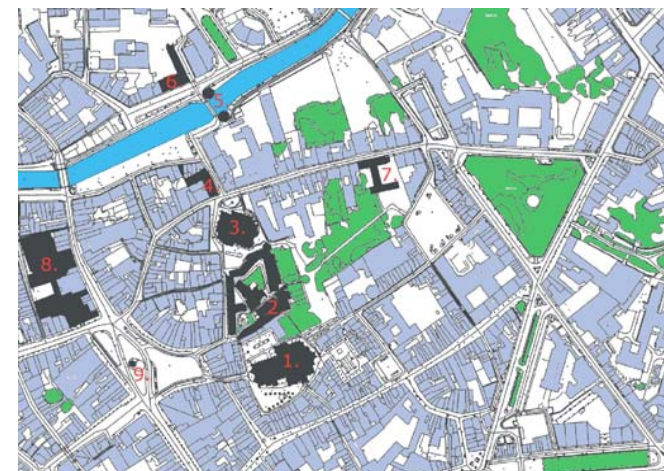
Hoewel het uiterst moeilijk is om het aantal dagjestoeristen op jaarbasis vast te stellen, kan een ruwe schatting worden gemaakt aan de hand van het aantal bezoekers in musea en beurzen, op grote evenementen en de deelnemers aan rondleidingen en groepsarrangementen. In 2002 kwamen er naar schatting 720.000 dagjestoeristen naar Kortrijk.

3.5.1.3. Historische binnenstad

De historische binnenstad van Kortrijk is te beschouwen als het toeristisch kerngebied van de stad. De mix van functies in de binnenstad (cultuur, ontspanning, winkelen, wonen) en het cultuurhistorisch patrimonium maken het gebied interessant voor de dagtoerist.

Het historisch centrum met de St. Maartenskerk en omgeving, de O.L. Vrouwkerk en omgeving, het begijnhof, de Broeltorens, het Plein, het Groeningepark en de Groeningeabdij vormen daarin, samen met het winkel-wandelgebied het hart.

Kaart 34: Toeristische trekpleisters in de binnenstad



1. St. Maartenskerk 2. Begijnhof 3. O.L. Vrouwkerk en Gravenkapel 4. Berg der Barmhartigheid 5. Broeltorens 6. Broelmuseum 7. Groeningeabdij 8. Stadhuis 9. Halletoren
Bron: eigen bewerking

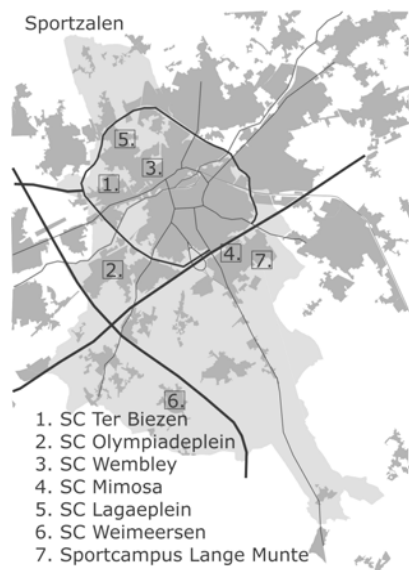
3.5.1.4. Xpo

Kortrijk is belangrijk als Xpo- en congresstad. De Xpo, met een stijgende evolutie van de omzet heeft een duidelijke voortrekkersrol in de stad. De

uitbreidingsmogelijkheden en/of de parkeermogelijkheden op de site zelf zijn beperkt.

3.5.2. Sport

3.5.2.1. Sportzalen



Kaart 35: Situering sportzalen

De stad Kortrijk heeft 7 sportcentra (SC Ter Biezen, SC Olympiadeplein, SC Wembley, SC Mimosa, SC Lagaeplein, SC Weimeersen en de sportcampus De Lange Munte). Daarnaast tellen we nog een polyvalente turnzaal in het ontmoetingscentrum Groenigeheem. Van de 7 sportcentra zijn er 2 in combinatie met een zwembad, de 5 andere zijn in combinatie met openluchterreinen. Twee stedelijke sportcentra zijn gelegen in Kortrijk zelf, twee staan op het grondgebied Heule en de overige 3 staan in Marke, Rollegem en Bissegem. Aalbeke, Bellegem en

Kooigem beschikken niet over een specifieke sportinfrastructuur. De inwoners van deze deelgemeenten maken meestal gebruik van het sportcentrum De Weimeersen (Rollegem), het Olympiadeplein (Marke) of de sportcampus Lange Munte (Kortrijk). Het Groeningeheem bevindt zich aan de rand van het Kortrijks centrum.

Om aan de steeds groeiende vraag naar trainingsuren te voldoen, worden sinds 1997 twee schoolsporthallen permanent naschools afgehuurd door de stad (campus 3 Hofsteden en PTI). Deze twee schoolsporthallen bevinden zich op grondgebied Kortrijk.

Het aantal gebruikers van de stedelijke sporthallen steeg de laatste 10 jaar spectaculair.

Tabel 23: Evolutie van het aantal gebruikers van de gemeentelijke sportinfrastructuur

	Sportzalen	Zwembad
1990	555.682	328.534
1991	575.511	325.798
1992	591.721	375.761
1993	601.471	363.746
1994	625.065	426.407
1995	630.609	424.908
1996	617.103	389.819
1997	641.458	353.437
1998	664.480	394.150
1999	768.565	442.858
2000	744.800	516.259
2001	777.452	543.657

Bron: jaarverslagen Kortrijk

3.5.2.2. Zwembaden



Kaart 36: Situering zwembaden

Er zijn 5 zwembaden in Kortrijk (Mimosa, Lagaeplein, Abdijkaai, Magdalena en de Warande). Het zwembad Magdalena was vroeger een provinciaal zwembad, maar werd in 1999 overgenomen door de stad. Sinds 1999 worden de bezettingscijfers van het zwembad Magdalena en het zwembad Warande mee opgenomen in de bezettingscijfers van de zwembaden. Dit is een van de redenen waarom de cijfers de laatste jaren zijn gestegen. Ook hier wordt voortdurend een maximale bezetting nagestreefd. Het dipje van 1997 is te verklaren door de sluiting van het zwembad Abdijkaai ten gevolge van onderhouds- en herstellingswerken.

Het enige openbare openluchtzwembad (abdijkaai) bevindt zich aan de monding van het Kanaal. Door zijn ligging is het zowel te voet als per fiets vlot te bereiken. Hierdoor vervult het zwembad op niveau van de stad een heel belangrijke sociale rol.

De ligging en de aanwezigheid van een zone voor recreatief gebruik bieden de mogelijkheid om op middellange termijn dit gebied ten volle te ontwikkelen als site voor het open zwembad met ligweiden langs de Leie in een groen kader. Daarnaast zijn er verkeerstechnische problemen op gebied van parkeren en wagenbereikbaarheid. De kuip van het bad is ondanks de onderhouds- en herstellingswerken van 1997 dringend aan een grondige renovatie toe.

3.5.2.3. Openluchtinfrastructuur

Vijf van de Kortrijkse stedelijke sportcentra beschikken naast de binnenaccommodatie over bijkomende openluchtinfrastructuur (SC Wembley, SC Olympiadeplein, SC De Weimeersen, SC Ter Biezen en sportcampus Lange Munte). Naast voetbal worden er ook andere sporten beoefend zoals tennis, beachvolley, atletiek, petanque, basketbal en boogschieten. De cijfers voor deze openluchtinfrastructuur worden sinds 1999 voor alle sportcentra bijgehouden.

Het aantal bezoekers van de openluchtinfrastructuur varieert heel sterk per sportcentrum (van 10.000 tot 75.000 bezoekers per jaar). Een verklaring kan worden gevonden in het soort openluchtinfrastructuur die ter beschikking gesteld wordt. Zijn er (al dan niet voor competitie gekeurde) voetbalvelden aanwezig en hoeveel velden staan er ter beschikking? Is er een atletiekpiste en zijn er tennisvelden, ...? Naast de voetbalvelden die bij een stedelijk sportcentrum gelegen zijn, telt de stad nog een 15-tal voetbalvelden verspreid over het grondgebied Kortrijk. Bezettingscijfers van deze velden zijn niet voorhanden.

3.5.2.4. Zachte recreatie

Op buurtniveau is er een tekort aan 'zachte' recreatie. Concreet gaat het hier om kleine sportvoorzieningen gaande van de meest rudimentaire vorm (verhard plein met minimale uitrusting) tot uitgeruste terreintjes die omheind zijn en voorzien van basketbalringen, voetbalgoals,...

3.5.2.5. Jongeren in jeugdbewegingen en/of sportclubs

In 2001 zijn er in Kortrijk 25 jeugdbewegingen en 10 jongerenbewegingen. In totaal hebben ze 5.285 leden. Bovendien zijn er een aantal jeugdgroeperingen in Kortrijk die zich met cultuur bezig houden zoals jongerenkoren, jeugdorkesten, tekenclubs, dans- en toneelgroepen en jeugdtheaters. Er zijn 19 initiatieven die samen 951 leden hebben. Kortrijk telt ook 11 jeugdhuizen die 1.006 leden telden in 2001. Jongeren kunnen ook terecht in politieke bewegingen (6) of studentenclubs (15). Samen tellen ze 1.038 leden.

Tabel 24: Aantal leden van jeugdwerkinitiatieven in Kortrijk (2001)

	2001
Jeugd- en jongerenbewegingen	5.285
Jeugdcultuur	951
Jeugdhuizen ¹	1.006
Politieke jongerenbewegingen & studentenclubs ²	1.038

Bron: jeugdwerkbeleidsplan 2002-2004

¹ geen cijfers voor De Kreun bissegem

² geen cijfers voor Kerberus Kortrijk

In de vakantie kunnen de jongeren terecht bij de speelpleinen, bij grabbelpas of in sportkampen. De speelpleinwerking de Warande is een gemeentelijke vzw en behoort tot de stedelijke jeugdcentra naast het Groeningeheim en de kinderboerderij. Naast de Warande zijn er nog drie andere speelpleinen: speeldorp Marke, het open groene Marke en kinderland Kortrijk.

Tot de cijfers van de Warande behoren ook enkele kinderen uit Wevelgem en Kuurne, bij de grabbelpas werd enkel de Kortrijkse jeugd opgenomen. In 1997 had de Warande 13.069 leden. Dit aantal daalde in 1998 tot 11.844 waarna het weer steeg tot 12.059 in 2000. 1998 was echter het jaar waarin er meer kinderen naar de grabbelpas gingen (415). In 2000 waren er dat nog 385. De sportkampen die georganiseerd werden door de stedelijke sportdienst tellen gemiddeld 9.000 deelnemers per jaar. Hiertoe behoren zowel kleuters als kinderen en jongeren.

Het totale aantal leden in de sportclubs varieert lichtjes van jaar tot jaar, maar ligt gemiddeld rond de 15.500. Het aantal jongeren (jonger dan 18 jaar) in deze sportverenigingen draait rond de 6.000. In werkelijkheid zijn er nog heel wat meer mensen lid van een sportvereniging want de vermelde cijfers zijn gebaseerd op de ingediende subsidielijsten. Er zijn namelijk nog (volwassen) verenigingen die deze inventarisformulieren niet invullen zodat de correcte cijfers van deze clubs niet gekend zijn. Aan de hand van de vermelde cijfers werd het aandeel van de jongeren in sportclubs in het totale aantal jongeren tussen 6 en 18 jaar in Kortrijk berekend. 55% van alle jongeren blijkt lid te zijn van een sportclub.

3.5.2.6. Zonevreemde sportvoorzieningen

Elke kern zowel in het stedelijk gebied als in het buitengebied beschikt over zeer kwalitatieve sportvoorzieningen op lokaal niveau. Een aantal van deze sportvoorzieningen zijn echter zonevreemd. De bestaande zonevreemde sportvoorzieningen geven vandaag geen aanleiding tot probleem- of overlastsituaties. In de meeste gevallen gaat het om kleine, maar soms sociaal-maatschappelijk waardevolle initiatieven zoals bv. een handboogclub. Ze beantwoorden een reële nood en vereisen geen herlocalisatie. Het gaat over:

- Manege Leiedal (agrarisch gebied en woonuitbreidingsgebied volgens gewestplan).
 - Kon. Handbooggilde St. Sebastiaan Marke (agrarisch gebied volgens gewestplan)
 - Voetbalterreinen Aalbeke (woonuitbreidingsgebied volgens BPA n°3 Papeyeweg).
 - Hondenclub Kynos (agrarisch gebied volgens gewestplan).
 - Manege Epona (milieubelastende industrie en natuurgebied volgens gewestplan).
- Het terrein van 6,25 ha bestaat uit 2 delen. De weilanden (90%) bevinden zich in natuurgebied, de kantoren, binnenpiste en stallingen (10%) in industriegebied. De stallingen zijn gehuisvest in een historische hoeve.
- Kon. Handbooggilde St Sebastiaan Bellegem (woongebied volgens BPA n°4 Bellegem centrum noord).
 - Voetbal- en rugbyveld Preshoekstraat (bosuitbreidingsgebied en agrarisch landschappelijk waardevol gebied volgens gewestplan).

- De hoofdbibliotheek, de plaats bij uitstek, blijft om boeken te lenen.
- Het aantal ontleningen is evenwel gedaald tussen 1998 en 2000.

De hoofdbibliotheek kampt al enkele jaren met een plaats te kort. Recentelijk wordt dan ook gedacht om deze te verhuizen naar een geschiktere plaats. Medio 2004 is een projectgroep opgericht, die de bouw van de nieuwe bibliotheek voorbereid.

3.5.3. Cultuur

3.5.3.1. Bibliotheekbezoeken

De stad Kortrijk telt 1 hoofdbibliotheek, 5 filialen en 5 uitleenposten. In de tabel staan cijfers van het aantal gebruikers van de bibliotheken. Vanaf 1999 spreekt men van leners. Het aantal gebruikers geeft het aantal leners weer plus het aantal raadplegingen. Hierdoor ziet men vanaf 1999 een significante daling van het aantal gebruikers. Men dient wel op te merken dat sommige gebruikers dubbel worden geteld wanneer die uit verschillende filialen boeken ontlennen.

Voor Kortrijk wordt vastgesteld dat:

- Het aantal gebruikers en leners de laatste tien jaar stijgt. Dit is voor het grootste deel het gevolg van de stijging van het aantal jeugdige lezers.

Tabel 25: Aantal gebruikers en leners in de Kortrijkse bibliotheek

Bron: WVC, Administratie cultuur

		jeugd	volwassenen	totaal
1990	filialen	4.447	3.255	7.702
	hoofdbib	4.280	11.676	15.956
	totaal	8.727	14.931	23.658
1991	filialen	4.953	3.608	8.561
	hoofdbib	5.394	12.158	17.552
	totaal	10.347	15.766	26.113
1992	filialen	5.221	3.591	8.812
	hoofdbib	6.775	10.451	17.226
	totaal	11.996	14.042	26.038
1993	filialen	5.264	3.352	8.616
	hoofdbib	7.968	11.723	19.691
	totaal	13.232	15.075	28.307
1994	filialen	5.602	3.322	8.924
	hoofdbib	7.540	13.059	20.599
	totaal	13.142	16.381	29.523
1995	filialen	5.190	4.485	9.675
	hoofdbib	7.749	12.537	20.288
	totaal	12.939	17.022	29.963
1996	filialen	6.926	3.635	10.561
	hoofdbib	9.265	12.786	22.051
	totaal	16.191	16.421	32.612
1997	filialen	7.433	4.416	11.849
	hoofdbib	9.729	14.459	24.188
	totaal	17.162	18.875	36.037
1998	filialen	7.718	4.515	12.233
	hoofdbib	10.080	14.890	24.970
	totaal	17.798	19.405	37.203
1999	filialen	5.163	1.983	7.146
	hoofdbib	4.492	10.764	15.256
	totaal	9.655	12.747	22.402
2000	filialen	5.641	2.171	7.812
	hoofdbib	5.258	12.361	17.619
	totaal	10.899	14.532	25.431
2001	filialen			
	hoofdbib			
	totaal			
2002	filialen			
	hoofdbib			
	totaal			
2003	filialen	8.181	3.793	11.974
	hoofdbib	5.765	15.463	21.228
	totaal	13.946	19.256	33.202

3.5.3.2. Museumbezoeken

Tabel 26: Aantal museumbezoekers in Kortrijk

	Broelmuseum	Groeningeabdij	Kapel	Vlasmuseum	Kant- en linnenmuseum
1995	14.932	4.700	/	24.371	/
1996	12.642	6.566	/	22.489	/
1997	9.055	9.497	2.435	21.954	/
1998	8.836	12.006	4.729	24.186	19.000
1999	10.668	12.433	4.790	26.323	22.931
2000	12.274	12.924	5.097	21.867	18.338
2001	21.429	14.930	7.214	20.408	16.347
2002	18.448	35.233	8.781	26.758	23.819
2003	17.001	20.822	8.272	14.597	12.174

Bron: 1995-1997: beleidsnota 1999-2003 Stedelijke musea Kortrijk, 1998-2000: jaarverslag, Vlas en Linnenmuseum: jaarverslag 2003, vzw Stedelijke Musea jaarverslag 2003

Tot de stedelijke Kortrijkse musea behoren enerzijds de vzw stedelijke musea (Broelmuseum, Groeningeabdij en kapel van de Groeningeabdij) en anderzijds de vzw nationaal Vlas-, Kant- en Linnenmuseum.

De kapel van de Groeningeabdij werd in 1997 voor het eerst in gebruik genomen. Momenteel wordt de abdij aangepast om als streekbezoekerscentrum te fungeren, met bijzondere aandacht voor de Guldensporenslag.

De nieuwe afdeling Kant- en Linnenmuseum (bij het bestaande Vlasmuseum) opende zijn deuren in mei 1998. De opening van dit laatste museum zorgde voor een spectaculaire stijging van het totale aantal bezoekers in 1998. Op 1 januari 2000 is het Nationaal Vlas-, Kant- en Linnenmuseum overgenomen door de stad en werd het een gemeentelijke vzw. Hierdoor mogen de cijfers m.b.t. museumbezoekers vóór en na de overname niet me

een stijging merkbaar van het aantal museumbezoekers.

3.5.4. Cultureel centrum Kortrijk

Het 'Cultureel Centrum Kortrijk' omvat een verspreide maar centraal geleide infrastructuur en organisatie waartoe de Kortrijkse Schouwburg, de Concertstudio, de ontmoetingscentra van Marke, Aalbeke, Bissegem, Bellegem en Heule, en de buurthuizen Oude Dekenij, Kooigem en Rollegem behoren.

Naast podiumkunsten, tentoonstellingen en educatieve activiteiten worden er ook sport- en balletlessen, bestuurlijke en organisatorische activiteiten, repetities en ontmoetingsactiviteiten gehouden. Omdat deze hier minder relevant zijn, als we het willen hebben over 'cultuur', beperken we ons tot de podiumkunsten, tentoonstellingen en educatieve activiteiten.

3.5.4.1. Podiumkunsten

De podiumkunsten worden inhoudelijk ingedeeld in theater, muziek, dans, audiovisuele projecties en andere. De cijfers behandelen zowel de professionele als de amateuristische voorstellingen. Tussen 1998 en 2000 is het aantal activiteiten gevoelig gedaald wegens de renovatie van de schouwburg. In dezelfde jaren werd de stedelijke programmering van hedendaagse dans afgebouwd ten voordele van een private groep 'Dans in Kortrijk'. Pas na de renovatie begon de schouwburg met een seizoenaanbod dans voor het brede publiek. In 2000 is de trend (voor het aantal activiteiten en bezoekersaantallen) weer stijgend en dit zet zich ook in 2001 en 2002 verder door. In 2001 organiseerden de Kortrijkse instanties 213 en derden 279 podiumactiviteiten. Deze waren goed voor 22.000 bezoekers.

Onder de podiumkunsten zijn muziek en theater het meest gegeerd: 42% en 40% van de activiteiten zijn hiervoor weggelegd.

Tabel 27: Aantal activiteiten en bezoekers (2000)

	aantal activiteiten	aantal bezoekers
theater	199	38.451
muziek	205	58.755
dans	25	10.041
audiovisueel	28	3.443
andere	35	11.208
totaal	492	121.898

Bron: jaarverslagen Kortrijk

Tabel 28: Evolutie van het aantal activiteiten en bezoekers

	aantal activiteiten	aantal bezoekers
1995	601	143.383
1996	580	140.449
1997	519	122.427
1998	520	108.489
1999 ¹	470	77.765
2000	492	121.898

¹ renovatie schouwburg

Bron: jaarverslagen Kortrijk

3.5.4.2. Sociale ontmoetingsruimten

De gegevens waarover we beschikken, komen uit een studie van J.Colpaert en e.a.¹⁵ die dateert van 2000. Met behulp van de databank De Tijd analyseerde hij de infrastructuur van sociale ontmoetingsruimten en het aantal culturele voorstellingen in deze ontmoetingsruimten. Beide gegevens relateerde hij ook aan het aantal inwoners. Onder infrastructuur verstaan we alle overdekte plaatsen waar er per jaar minstens tweemaal een culturele activiteit plaatsvindt.

Tabel 29: Kencijfers van de infrastructuur van sociale ontmoetingsruimten (2000)

	Kortrijk	13 steden	Kortrijk tov de centrum-steden
<i>Absoluut</i>			
dans	5	66	7,6%
theater	11	240	4,6%
klassieke muziek	3	130	2,3%
opera e.a.	2	50	4,0%
popul. muziek	17	201	8,5%
expo	14	226	6,2%
film	15	187	8,0%
<i>Per 10.000 inw</i>			
dans	0,7	0,5	
theater	1,5	1,6	
klassieke muz	0,4	0,9	
opera e.a.	0,3	0,3	
popul. muziek	2,3	1,4	
expo	1,9	1,5	
film	2,0	1,3	

Bron: Studie Colpaert J.

De studie wijst uit dat Kortrijk voornamelijk infrastructuur ter beschikking heeft voor populaire muziek, namelijk 17 ruimten. Op de tweede plaats

¹⁵ J. Colpaert, R. Laermans, K. Lauwerysen en H. Waegel uitgevoerd in het kader van PBO99A/11/49 met ondersteuning van de Vlaamse minister van Onderwijs en Vorming

staat de infrastructuur voor film (15) en exposities (14). Kortrijk heeft 6% van de totale infrastructuur van de dertien centrumsteden in zijn stad staan. Kortrijk heeft per 10.000 inwoners gemiddeld 1,3% sociale ontmoetingsruimte. Dit is beter dan de 1,1% van de dertien centrumsteden. Alleen voor klassieke muziek heeft Kortrijk minder ruimten dan de centrumsteden. Er zijn in 2000 15.900 filmvoorstellingen in Kortrijk, verdeeld over 281 verschillende filmtitels. Per 10.000 inwoners zijn dat er duidelijk meer dan gemiddeld in de centrumsteden. Er worden in verhouding ook meer popconcerten en tentoonstellingen georganiseerd dan in de dertien centrumsteden.

In Kortrijk kan men goed terecht voor film, populaire muziek en tentoonstellingen. Dit is minder het geval voor klassieke muziek, theater en opera.

3.5.4.3. Buda-eiland

Het Buda-eiland in Kortrijk, gesitueerd tussen de twee Leie-armen, blijft een van de prioritair te ontwikkelen sites in de stad. Zijn centrale ligging in de stad wordt overschaduwd door de huidige degeneratie van het stedelijke weefsel. Het wegtrekken van de Kinopolis naar de rand van de stad heeft aan dit fenomeen bijgedragen (zie ook 3.4.4.5 Perifere kleinhandelsconcentraties).

Recentelijk startte de stad Kortrijk het project Buda-eiland, kunsteneiland op. Het kunsteneiland heeft als ambitie een centrum voor kunsten voor de stad en de regio te worden. Bestaande initiatieven (Limelight, dans in Kortrijk, Antigone en Happy New Ears) worden gebundeld en infrastructureel ondersteund door de stad.

'De inplanting van de Pentascoop heeft enkele decennia terug een enorme impact gehad op de ontwikkeling van het gebied en het opbloeien van o.a. de horecafunctie. De Kapucijnenstraat kreeg de

bijnaam 'mirakelstraatje'. De inplanting van een nieuw filmzalencentrum op Hoog-Kortrijk heeft deze motor uit de omgeving weggenomen. Bovendien drukt de schaalvergroting van het rust- en verzorgingstehuis zijn stempel op het gebied.

Het verdichten van de bestaande culturele potenties en activiteiten, gekoppeld aan een jongerenkunstencentrum en een multifunctionele zaal, moet terug voldoende basisactiviteiten genereren op het eiland, die op zich voor de nodige spin-off naar andere activiteiten toe moeten zorgen. De input van de culturele sector in combinatie met de heraanleg van de Leieoevers zijn waarschijnlijk voldoende groot om een duurzaam hefboomeffect te creëren.

De uitbouw van het eiland tot een toeristisch-culturele troef en een aantrekkelijk stadsdeel, zal in combinatie met de uitbouw van de toeristische troeven van Oud-Kortrijk (omgeving St. Maartenskerk, O.L.Vrouwekerk, begijnhof en park, groeningeabdij, streekbezoekerscentrum,...) een effect hebben op de attractiviteit van de hele binnenstad voor wonen, winkelen, ontspanning, enz... . Het welslagen van de heraanleg van de Leieboorden in de stad en de ontwikkeling van het Buda-eiland tot het levendige en aantrekkelijke centrale stadsdeel zal de nieuwe identiteit en het toekomstig imago van Kortrijk bepalen.¹⁶

De hervitalisatie van het Buda-eiland wordt ten dele betoelaagd vanuit het stadsvernieuwingsfonds.

¹⁶ Buda-eiland, projectomschrijving, Stad Kortrijk

3.5.5. Onderwijs

3.5.5.1. Secundair onderwijs

Aan de hand van de school enrolment rate wordt nagegaan in welke mate jongeren participeren aan het onderwijs. De school enrolment rate is de verhouding van de schoolgaande jongeren (per leeftijd of type onderwijs) tot de bevolking van dezelfde leeftijd. Als deze ratio groter is dan 100, dan trekt een stad meer jongeren aan dan er wonen.

Voor Kortrijk bedraagt deze school enrolment ratio in 2000-2001 bijna 200%. De middelbare scholen in Kortrijk trekken dus bijna dubbel zoveel jongeren aan als er in Kortrijk wonen. T.o.v. de andere centrumsteden in Vlaanderen (157%) heeft Kortrijk duidelijk een centrumfunctie voor het middelbaar onderwijs.

Tabel 30: School enrolment rate in % opgesplitst per leeftijd (2000-2001)

	Kortrijk	Centrumsteden	Vlaanderen
Totaal 12-18j	198,8	157,7	91,4
12-jarigen	126,0	116,3	78,0
13-jarigen	172,3	150,5	94,8
14-jarigen	191,2	162,8	96,3
15-jarigen	212,2	167,1	95,0
16-jarigen	239,3	174,2	93,2
17-jarigen	249,8	175,2	91,2

Bron: Departement Onderwijs, APS-bewerking

Door de fusiebeweging in het secundair onderwijs werken de verschillende scholen steeds meer samen. Hierdoor komen sommige scholen leeg te staan (O.L.V. van Bijstand) en moeten andere scholen investeren in uitbreiding. Deze fusiebeweging is tot

op heden niet gestabiliseerd en zorgt ervoor dat de impact op de stedelijke context naar de toekomst toe moeilijk in te schatten is.

Sommige scholen (VTI) hebben reeds zelf het initiatief genomen om hun schoolcampus te rationaliseren ten einde de impact op het omliggende stedelijke weefsel te reduceren (geluid, bebouwingsdruk, mobiliteit,...).

3.5.5.2. Hoger onderwijs

Studenten kunnen in Kortrijk terecht in drie instellingen voor hoger onderwijs. Dit zijn de Hogeschool West-Vlaanderen, de Katholieke Hogeschool en de Kulak (Katholieke universiteit Leuven afdeling Kortrijk).

De aantrekkingskracht van deze scholen is voornamelijk op West-Vlaanderen gericht. Afhankelijk van de instelling is tussen de 72% tot 92% van de studenten afkomstig uit West-Vlaanderen. Dit impliceert dat de studentenhuysvesting in de stad relatief beperkt is.

Op Hoog-Kortrijk bevinden de meeste hogere onderwijsinstellingen. Binnen het geheel is er een tekort aan samenhang. De ruimte voorzien voor uitbreiding vormt een restruimte. De verschillende voorzieningen (restaurant, bibliotheek,...) werken per onderwijsinstelling zodat vele functies er dubbel bestaan.

De onderwijsinstellingen werken als autonome elementen. Ze zijn zelfvoorzienend waardoor de relatie met de directe omgeving en de stad eerder beperkt zijn.

De verbinding met Doorniksesteenweg tenslotte is, vooral ruimtelijk, niet optimaal.

Kortrijk beschikt door zijn onderwijscapaciteit over een belangrijke troef.

Verontrustend is evenwel de beperkte aantrekkingskracht voor jongeren. Kortrijk is de enige stad in Vlaanderen die een negatief migratiesaldo heeft bij jongeren tussen de 18 en 24 jaar. De binding met de eigen jongeren en met de studenten is te beperkt.

3.6. Bestaande ruimtelijke agrarische structuur

3.6.1. Algemene kenmerken

Statistisch-economisch gezien is de landbouwsector klein. Toch mag het belang van deze sector niet worden onderschat. Vooral ruimtelijk heeft deze sector een grote impact. Kortrijk heeft circa 3.841 ha betaalde oppervlakte. 3.062 ha worden uitgebaat in hoofdberoep, 672 ha worden geëxploiteerd in nevenberoepen. 107 ha behoren niet toe aan een bedrijfsmatig geëxploiteerde entiteit of de productie-eenheid is ruimtelijk en juridisch niet gescheiden van een ander bedrijf dat als HB of NB wordt beoordeeld. De agrarische sector is functioneel belangrijk voor het behoud van de open ruimte.

Momenteel staat de sector voor een aantal uitdagingen. Naast overproductie en een groeiend ecologisch bewustzijn is er ook de toenemende druk op het landbouwareaal als gevolg van de steeds verder uitdijende verstedelijking (woningbouw, industrie en wegenaanleg) van de open ruimte.

55% tot 65% van de agrarische bedrijven in Kortrijk zijn leefbaar. Bij hoofdberoepers stijgt het aantal leefbare bedrijven en treedt een 'verjonging' op. De meerderheid van nevenberoepers runt een niet-leefbaar bedrijf.

3.6.1.1. Aantal landbouwbedrijven-gemiddelde oppervlakte per bedrijf

Het totaal aantal landbouwbedrijven volgens beroepskwalificatie nam af in de periode 1994-1998 met 40 eenheden. Bij de bedrijven in hoofdberoep is de daling verder doorgezet dan bij de bedrijven in nevenberoep. Het Centrum voor Landbouwkundig Onderzoek (Rijksstation voor Landbouwtechniek)

verstrekke de nodige gegevens op basis van NIS-gegevens per deelgemeente (1994-1998). De daling van het aantal bedrijven is het opvallendst bij de deelgemeente Kortrijk.

Verwacht werd dat de gronden van de landbouwbedrijven, die stopzetten, grotendeels zouden worden overgenomen door andere landbouwbedrijven. Dit betekent een verdere schaalvergroting van de landbouwbedrijven. In 1994 werd de kans op oppervlakte-uitbreiding per bedrijf geraamd op minimaal 7 ha. De toename per bedrijf bedraagt echter maar ca. 4 ha. De grootste stijging doet zich voor bij hoofdberoepers.

Het behoud van de bedrijfsgebouwen zelf vormt een afzonderlijk probleem. De toekomst van deze gebouwen zal in grote mate afhankelijk zijn van hun locatie en de bouwtechnische toestand waarin het gebouw zich op dat ogenblik zal bevinden.

3.6.1.2. Evolutie oppervlakte cultuurgrond

De landbouw telling van 1994 maakt duidelijk dat ca 67% van de cultuurgrond als akkerland geregistreerd staat. De rest bestaat uit weiden en grasland. Dezelfde verhouding vindt men terug in het arrondissement. Het grootste gedeelte wordt ingenomen door de graanteelt (35%). Aardappelen en nijverheidsgewassen scoren elk 24% terwijl de rest wordt gebruikt voor het telen van groenvoeder-gewassen.

De totale betaalde oppervlakte is toegenomen met ca 130 ha. De toename in betaalde oppervlakte is nagenoeg volledig toe te schrijven aan de toename van de 'groenteteelt in open lucht'. Vooral in de deelgemeenten (Bellegem, Kooigem en Rollegem), behorend tot het zuidelijk deel van Kortrijk, is deze toename van het landbouwareaal opvallend.

3.6.1.3. Evolutie veestapel

Er is een terugloop vast te stellen van de rundveehouderij (inclusief het melkvee). De varkenshouderij, vooral de kweek van mestvarkens, daarentegen wint aan belangstelling, evenals de pluimveehouderij. Het houden van pluimvee situeert zich vooral in het zuiden van de gemeente Kortrijk.

3.6.2. Betekenisvolle elementen van de agrarische structuur

3.6.2.1. Meer versnipperd landbouwgebied ten noorden en in de omgeving van Aalbeke

De ruimtelijke structuur van het landbouwgebied ten noorden van de R8 en in de omgeving van Aalbeke is eerder versnipperd door de schaal van de landbouwbedrijven, de aanwezigheid van woonlinten, verspreide woningen en ambachtelijke en industriële bedrijven. De bodem bestaat hoofdzakelijk uit zandleemgronden.

3.6.2.2. Landbouwenclaves in het stedelijk gebied

Binnen de verstedelijkte band zijn er twee gebieden met een agrarische betekenis. Eén op het grondgebied van de deelgemeente Heule in de omgeving van Preetjes Molen en één langs de Leie te Marke.

3.6.2.3. Homogeen landbouwgebied ten zuiden

Ten zuiden van Kortrijk is een belangrijk homogeen landbouwgebied. De bodem bestaat uit leem. De landbouw is er hoofdzakelijk grondgebonden (akkerbouw en veeteelt). Op de hoogste punten bevindt de ondoordringbare klei zich op geringe

diepte. Deze gronden zijn geschikt voor weilanden en minder voor akkerbouw.

3.6.2.4. Ontginningsgebieden

Ten zuiden van de verstedelijkte band voorziet het gewestplan verschillende verspreide gebieden in de omgeving van Aalbeke, Bellegem en Rollegem.

3.7. Bestaande landschappelijke structuur

3.7.1. Algemeen profiel

Op basis van natuurlijke geografische streken en hun cultuurhistorische kenmerken is door prof. M. Antrop (RUG) een opdeling gemaakt in traditionele landschappen. Hieronder volgt een beschrijving van de voor Kortrijk relevante landschappen. De zonering van de traditionele landschappen volgt de oost-west richting van de Leie en de Schelde.

Ten noorden van de Leie vormt Kortrijk een onderdeel van het Land Roeselare-Kortrijk, een verstedelijkt gebied met sterke versnijding door infrastructures. Een groot gedeelte van dit gebied is in Kortrijk onderdeel geworden van de sterk verstedelijkte band Menen-Kortrijk-Waregem.

De Leievallei vormt de zuidelijke uitloper van de Vlaamse vallei. Door kanalisatie zijn afgesneden meanders ontstaan. Vlasroterijen zijn er nog te vinden. Op grondgebied Kortrijk is een groot gedeelte van het gebied bebouwd geraakt.

Ten zuiden van de Leievallei bevindt zich het lemig en zandlemig Leie-Schelde-interfluvium. Het grootste gedeelte van Kortrijk bevindt zich in dit gebied. Het vormt een sterk versneden reliëf met heel wat micro-elementen bestaande uit een rij beboste

getuigenheuvels. De oost-west gerichte heuvelrug vormt de waterscheidingslijn tussen het bekken van de Leie en het bekken van de Schelde. Weidse vergezichten ontbreken door de sterke compartimentering door bebouwing en begroeiing.

Elementen van de hierboven besproken traditionele landschappen zijn op vandaag nog herkenbaar en leiden tot de opdeling van het landschap in drie delen.

3.7.1.1. De verstedelijkte Leievallei

Langs de gekanaliseerde Leie heeft zich een sterk verstedelijkte as Menen-Kortrijk-Waregem gevormd, die zich mede door de E17 nog steeds verder ontwikkelt. In de omgeving van de in- en uitritten blijven nieuwe verstedelijkte landschappen druk uitoefenen op de nog aanwezige glooiende open ruimte die kwalitatieve zichten biedt. Niet alleen de bebouwingsdruk versnipperde de valleigebieden, ook de verschillende wegeninfrastructuren van gewestelijk niveau die de verstedelijkte as doorsnijden verstoren de continuïteit van de valleigebieden.

3.7.1.2. De open ruimte Zuid en Noord

Ten zuiden en ten noorden van de verstedelijkte as Menen-Kortrijk-Waregem is een agrarisch gebied blijven bestaan. Rollegem, Bellegem, Kooigem en St-Katharina bleven als kernen hun landelijk karakter behouden.

In tegenstelling tot het zuidelijk gebied is het noordelijk gebied meer versnipperd door linten en verspreide bebouwing. Het zuidelijk gebied valt samen met het Schelde-Leie interfluvium en is golvend. De opeenvolging van beekvallei en heuvels bepalen in belangrijke mate het landschap.

3.7.1.3. Historisch gegroeide versnippering van het landschap

Was de regio Kortrijk tot na de Tweede Wereldoorlog nog een overwegend open gebied waarin kernen verspreid voorkwamen, meer en meer nam de agglomeratietendens toe. Kenmerkend voor de streek was dat de industriële activiteit zich niet louter concentreerde in de stedelijke agglomeraties. De industrialisatie van de streek was verbonden met de agrarische economie, in het bijzonder de vlasnijverheid. Dit zorgde voor een sterk verspreid economisch patroon en een analoog verspreid verstedelijkingspatroon.

3.7.2. Betekenisvolle elementen

3.7.2.1. Structurerende reliëfcomponenten en markante terreinovergangen

Reliëfcomponenten zijn structuurbepalend voor het buitengebied in Vlaanderen. Ze zijn visueel duidelijk aanwezig.

In het Structuurplan Vlaanderen werd de heuvelstreek van het Schelde-Leieinterfluvium (met de heuvelrug) geselecteerd. Op Provinciaal en gemeentelijk niveau zijn geen bijkomende selecties gebeurd.

Op een aantal plekken is de alluviale vlakte van de Leievallei zeer smal en reikt de rivier bijna tot aan een hoger gelegen gebied. Op deze plaatsen komen structurerende reliëfcomponenten voor. Dit is het geval aan de monding van de Neerbeek te Bissegem en ten noorden van Marke waar een uitloper van de heuvelrug van het Leie-Schelde interfluvium tot aan de Leie reikt.

3.7.2.2. De heuvelrug met de kernen Aalbeke, Bellegem en Rollegem

De open ruimte zuid bestaat hoofdzakelijk uit een homogene open ruimte. De getuigenheuvels vormen een heuvelrug in oostwestelijke richting en bepalen mede het landschap.

De drie grootste kernen in het open landschap bevinden zich op de heuvelrug. Bellegem bevindt zich ongeveer op de kamlijn, Aalbeke ten noorden ervan en Rollegem ten zuiden ervan. Dit gegeven brengt op bepaalde plaatsen kwalitatieve landschappen met zich mee vanuit de kernen gezien.

Door een oostelijke uitloper van de heuvelrug zijn er ook kwalitatieve zichten aanwezig ter hoogte van de KULAK in Hoog-Kortrijk en de nabijgelegen begraafplaats.

3.7.2.3. Relicten van traditionele landschappen

Elementen van de traditionele landschappen zijn vandaag nog als relictten herkenbaar. De relictzones zijn gebieden met een grote dichtheid aan punt- en lijnrelictten, zichten en ankerplaatsen en zones waarin de samenhang tussen waardevolle landschapselementen belangrijk zijn voor de geheel landschappelijke waardering. Volgende gebieden zijn als relictzones opgenomen in de landschapsatlas:

- het gebied ten zuiden van de heuvelrug;
- het gebied tussen de Marionetten en St. Anna tot aan de E17;
- de Leievallei ten westen van de stad en de omgeving van Preetjes Molen.

3.7.2.4. Ankerplaatsen

Ankerplaatsen zijn de meest waardevolle en meest gave zones met een hoge dichtheid aan erfgoedwaarde en een grote representativiteit.

Patersmote met de Leievallei, de vallei van de Markebeek en de kasteeldomeinen is als ankerplaats bijna ingesloten door bebouwing en verstedelijking en vormt een belangrijke open ruimte vlakbij het stadscentrum.

Het Argendaalbos en Bellegembos bevindt zich op de noordwestelijke helling van het Schelde-Leie-interfluvium. Beide bossen bevatten belangrijke fauna en flora. Het zuidelijk deel van Bellegembos is verkaveld. De open ruimte tussen beide bossen met de hoevegebouwen, is recent in het gewestplan opgenomen als bosgebied. Vanop het wandelpad zijn er mooie panoramische zichten op het landschap en Bellegem.

Het Grandvalbos en Kooigembos bevinden zich tussen de kernen Kooigem en St. Denijs. De ankerplaats ligt op een zuidelijke uitloper van de interfluviale kam. De Zandbeek stroomt aan de voet van de heuvel waar het Grandvalbos op ligt. Op de topzone van het Kooigembos zijn archeologische sporen gevonden uit de IJzertijd en van een Gallo-romeinse nederzetting.

Heulebos en Steenbekebos zijn twee bosgebieden in het meer versnipperde landschap ten noorden van de stad.

3.7.2.5. Puntrelictten

Puntrelictten worden gevormd door monumenten en kleine cultuurhistorische landschappen of complexen ervan met aangrenzende omgeving.

In de landschapsatlas zijn een aantal hoevegebouwen, molens en kastelen opgenomen als puntrelictten.

3.7.2.6. Bakens

Bakens zijn visuele blikvangers en fungeren dikwijls als oriëntatiepunten in het landschap.

Belangrijke oriëntatiepunten in het landschap zijn:

- de Sjouwer langs de E17;
- de watertoren langs de N50 ter hoogte van Bellegem;
- de St. Maartenskerk in het centrum van Kortrijk;
- St. Amandscollege ter hoogte van het Buda-eiland;
- 'Preetjes Molen' (Heule);
- de kerktorens in de verschillen kernen;
- de verschillende industriële schoorstenen van begin deze eeuw in de verstedelijkte band.

3.7.2.7. Structurerende hydrografische elementen

Reliëf is niet de enige abiotische factor met een ruimtelijk structurerend karakter. Zeker in Kortrijk zijn de waterlopen belangrijke ruimtelijke elementen.

Op Vlaams en provinciaal niveau worden onderstaande waterlopen geselecteerd:

- de Leie;
- het Kanaal Bossuit-Kortrijk;
- de Heulebeek.

Op gemeentelijk niveau worden onderstaande waterlopen bijkomend geselecteerd:

- Neerbeek;
- Markebeek;
- Keibeek;
- Weimeersbeek.

3.7.2.8. Open-ruimteverbindingen tussen sterk bebouwde gebieden

Het gaat om open-ruimteverbindingen in niet of weinig bebouwde ruimten in de buurt van sterk bebouwde gebieden. Ze hebben een functie in het vrijwaren van de continuïteit van de open-ruimtestructuren en de open-ruimtefuncties, alsook in het vrijwaren van de identiteit van de bebouwde gebieden.

Het noordelijk deel van Kortrijk vormt een onderdeel van de op gewestelijk niveau geselecteerde open-ruimteverbinding tussen Roeselare en Kortrijk.

Op gemeentelijk niveau richten we ons op de verstedelijkte as. De nog overblijvende open ruimte valt voornamelijk samen met de Leievallei en de beekvalleien. De alluviale klei heeft er de urbanisatie enigszins kunnen tegenhouden.

De valleigebieden die de stedelijke band doorsnijden:

- de Leievallei ;
- de Heulebeekvallei;
- de Neerbeekvallei;
- de Markebeekvallei.

Onder invloed van bebouwing zijn deze open-ruimteverbindingen echter niet continu. De Leie, de Heulebeek en de Neerbeek doorsnijden respectievelijk de centra van Kortrijk, Heule en Bissegem. Waar ter hoogte van Bissegem en in veel mindere mate ter hoogte van Kuurne (waar de Leie en de Heulebeek samenvloeien) de Leievallei als een groene vinger de verstedelijkte as binnendringt, is ter hoogte van het centrum van Kortrijk (Buda-eiland) de Leie voorzien van kademuren en doorsnijdt het sterk verstedelijkt gebied van de kern van Kortrijk. Het waterniveau is er merkkelijk lager gelegen dan het maaiveld en het openbaar domein langs de Leie staat er enkel ten dienste van het gemotoriseerde verkeer waardoor de kwaliteiten die een waterloop door een kern kan bieden niet worden benut. Van het rechttrekken van de Leie ter hoogte van het Buda-eiland zal dan ook gebruik worden gemaakt voor het creëren van kwalitatief openbaar domein die het water betreft met de kern.

Waar de Heulebeek en de Neerbeek de centra van Heule en Bissegem doorsnijden is de beek ingekokerd en reikt de bebouwing tot tegen de beek.

3.7.2.9. Stedelijke bebouwde landschappen

In de kern van Kortrijk bevinden zich verschillende pleinen maar ook groenstructuren. Parken gelegen langs assen en bomenrijen op gerichte plaatsen geven structuur aan de stad en versterken daardoor de leesbaarheid van de stad. Vanuit het station in de binnenstad vertrekken verschillende assen die leiden tot een plein waar belangrijke activiteiten gevestigd zijn. Ook Bomenrijen werken geleidend. Zo bestaat een kwalitatieve geleiding vanuit het Plein over de stadsring heen naar het kanaal Bossuit-Kortrijk toe. Ook op het Buda-eiland zorgen de bomenrijen voor een kwalitatieve surplus. Vele van deze kwalitatieve elementen verliezen echter aan kracht door het overmatig parkeren.

Hoog-Kortrijk bestaat uit een bundeling van monofunctionele landschappelijke 'eilanden'. Hoewel de verschillende activiteiten, ook de verschillende onderwijsactiviteiten, elkaar zouden kunnen versterken wordt dit tegengegaan door de sterke psychologische scheiding in ruimtelijke eilanden'.

3.7.2.10. Open groene ruimtes in kernen van het buitengebied

In de kernen Aalbeke, Bellegem en Rollegem bevinden zich ter hoogte van scholen of recreatiegebieden open groene ruimtes, al dan niet openbaar toegankelijk.

3.7.2.11. Kleine landschapselementen (kle's)

Verspreid over het grondgebied Kortrijk bevinden zich verschillende waardevolle kle's. Het gaat daarbij voornamelijk over hagen, houtkanten, bomenrijen, veedrinkpoelen, hoogstamboomgaarden en taluds. In het interfluvium zijn in hoofdzaak de gebieden met klé's de dragers van de ecologische infrastructuur.

3.8. Synthese van de bestaande ruimtelijke structuur

Kortrijk wordt voornamelijk gestructureerd door wegen op bovenlokaal niveau (E17, A17, A19 en R8, invalswegen), door valleigebieden van verschillend niveau en door de heuvelrug in het Schelde-Leie interfluvium.

Kortrijk wordt optimaal ontsloten via een wegenstelsel die een verfijning kent van internationaal tot lokaal niveau. Gekoppeld aan de R8 en de E17 bevinden zich verschillende concentraties economische activiteiten (dienstzones, bedrijventerreinen, kleinhandelsconcentraties) die werken op bovenlokaal niveau. De steenwegen vormen een radiale structuur die overgaat in de stadsring (R36) en de relatie verzekert tussen de omliggende gemeenten, de R8 en de stadsring.

Uit de analyse van de bestaande ruimtelijke structuur blijkt dat er voor Kortrijk een duidelijk onderscheid bestaat tussen het verstedelijkt gebied en het meer open gebied ten noorden en ten zuiden ervan. De verstedelijkte band die van Menen tot Waregem doorloopt, volgt de richting van de noordoost-zuidwest-gerichte infrastructuurbundel bestaande uit de Leie, de spoorweg Gent-Rijsel, de steenwegen en de E17. De band versterkt zich nog steeds door de structurerende werking van de in- en uitritten van de E17.

De kernen van de verschillende deelgemeenten Heule, Bissegem, Marke en Kortrijk zijn er nagenoeg volledig aan elkaar gegroeid en vormen een deel van de verstedelijkte band Menen-Waregem. De historische centra en de bebouwing langs de lokale verbindingswegen tussen die centra (van Kortrijk zelf en de omliggende gemeenten) kennen een grotere dichtheid dan de latere bebouwing (woonwijken) tussen die verbindingswegen.

Vooral dank zij de valleigebieden die de band doorsnijden bevinden zich nog open-ruimtegebieden in de verstedelijkte band.

Het zwaartepunt aan bovenlokale activiteiten is gelegen in de kern van Kortrijk (in het bijzonder in de binnenstad) en in Hoog-Kortrijk (gekoppeld aan Kortrijk-Zuid (het Ei).

Buiten de verstedelijkte band bestaat het noordelijk gedeelte van Kortrijk uit een sterk versnipperd open landschap. St-Katharina is de enige kern ten noorden van de verstedelijkte band en is gelegen op de grens met Kuurne en Lendelede. Het zuidelijk gedeelte bestaat uit een kwalitatief glooiend landschap. Er bevinden zich verschillende compacte kernen op de heuvelrug: Aalbeke, Bellegem en Rollegem. De veel kleinere kern Kooigem is meer zuidelijk gelegen.

Net zoals in de verstedelijkte band is de bebouwingsdichtheid ook hier een stuk hoger in het historische centrum dan in de recentere woonwijken errond. Naast deze kernen is het open gebied versnipperd door bebouwing, weliswaar in mindere mate dan in het noorden. Deze versnippering is sterker aanwezig in het gebied ten noorden van de verstedelijkte band.

Gebieden met groen- en natuurwaarden zijn sterk versnipperd in Kortrijk. De belangrijkste natuurwaarden zijn te vinden in de weinige bossen die Kortrijk rijk is en in de valleigebieden (Leie en beken, zowel in het verstedelijkt gebied als daarbuiten).

3.9. Knelpunten en potenties van de bestaande ruimtelijke structuur

3.9.1. Knelpunten

De verschillende knelpunten, hierboven reeds aangehaald, worden hier nog eens gebundeld.

3.9.1.1. Natuurlijke structuur en groenstructuur

De Leie vormt een belangrijke as in het centrum van de stad. De oppervlakte aan waardevolle natuurgebieden is door talrijke ingrepen afgenomen en versnipperd. De relatie van de rivier en haar vallei is verstoord en belangrijke processen kunnen niet meer plaatsgrijpen.

Niet alleen de open ruimte langs de Leie, maar ook deze langs de beekvalleien komt onder druk te staan van de verstedelijking. De valleigebieden worden restruimten. Ecologische verbindingen en netwerken ontbreken.

Het water in nogal wat beken is vervuild door zowel industrieel als huishoudelijk afvalwater. Deze slechte waterkwaliteit betekent een zware hypotheek op het beekvallei-ecosysteem en dus ook voor eventuele natuurontwikkelingsprojecten.

Er zijn weinig bossen en regionale groengebieden in Kortrijk en omgeving. Ook aan stadsparken en aan groen op buurtniveau is er een tekort.

Door de steeds groeiende bebouwde en verharde oppervlaktes (bebouwing, wegen,...) en door het negeren van natuurlijke overstromingsgebieden bevinden zich verspreid over het grondgebied Kortrijk verschillende wateroverlastgebieden in de omgeving van beekvalleien. Ook ophoging in

natuurlijk overstromingsgebied waardoor de gronden waardevoller werden vanuit landbouwkundig standpunt werken overstromingen in de hand.

Door de manier van bewerken van de grond (zeker bij akkerland) komt de oevervegetatie zwaar onder druk te staan en wordt de erosie bevorderd. Door erosie gaat niet alleen vruchtbare landbouwgrond verloren, tevens wordt een bijkomende belasting gecreëerd voor het beeksysteem (bijkomende ruimingen,...).

3.9.1.2. Nederzettingsstructuur

De aantrekkingskracht van de binnenstad voor bewoners kan worden verbeterd. Een opwaardering van het woonklimaat, door het wegwerken van de leegstand, het herstellen van het stadsweefsel na rechttrekking van de Leie, het inbrengen van speelparken en groen is noodzakelijk.

De 19de eeuwse bebouwing van Overleie en de omgeving van het kanaal is aan vernieuwing toe. Daarnaast zal het belangrijk zijn de woonkwaliteit van de andere stadswijken op peil te houden om leegstand en verkrotting tegen te gaan.

Gezien de positie van de stad Kortrijk in het regionaalstedelijk gebied moet het aanbod van woningen omhoog. Inherent en noodzakelijk voor die woonontwikkelingen is het programmeren van een goede verkeersontsluiting.

Er bestaat op verschillende plekken een onevenwicht tussen de zwakke weggebruiker en het gemotoriseerd verkeer. Vooral in de centra is dit nochtans van groot belang. Een doortochtenbeleid, in de kernen van het stedelijk gebied en het buitengebied is noodzakelijk.

De leefbaarheid van de kernen in het buitengebied is nog niet problematisch. Een kerngebonden ontwikkeling, die rekening houdt met de ligging van

de kern in het landschap moet gericht zijn op evenwicht en kwaliteit.

De ontwikkelingsperspectieven voor de verspreide bebouwing in de open ruimte, zowel woningen als bedrijven, moet worden afgewogen tegenover de kwaliteit van het landschap.

3.9.1.3. Ruimtelijk-economische structuur

Het belangrijkste knelpunt inzake bedrijventerreinen is het beperkte aanbod, zowel voor regionale als voor lokale bedrijven. Het aanbod dat op het grondgebied van Kortrijk aanwezig is, bevindt zich grotendeels te zuiden van de stad. Het is een gespecialiseerd aanbod dat gericht is op diensten, kantoren en hoogwaardige bedrijven.

Het creëren van een gunstig economisch klimaat is meer dan alleen maar het ter beschikking stellen van gronden. Het imago van een stad of streek, het cultureel aanbod, het woonklimaat, de recreatieve mogelijkheden zijn eveneens belangrijke parameters.

Naast de bedrijven op de bedrijventerreinen bestaat er een grote menging van bedrijven binnen de nederzettingsstructuur. De relatie tussen het wonen en de industrie vormt op verschillende plaatsen een probleem.

De landbouw is de belangrijkste gebruiker van de open ruimte. Natuur en recreatie zijn heel dikwijls nevenfuncties. Het samengaan van de verschillende functie vraagt in sommige situaties een specifieke afweging.

De toekomst van de landbouw is onduidelijk. Hoe zal de landbouw in Kortrijk evolueren? Krijgen we een schaalvergroting en een verder intensifiëren? Vooral de invloed op het landschap vormt daarbij een knelpunt.

Een ander probleem is de bedrijfsopvolging. Steeds meer landbouwers hebben geen opvolger, die het bedrijf wil overnemen. Samen met de schaalvergroting zal dat voor gevolg hebben dat heel wat hoevegebouwen vrij zullen komen.

3.9.1.4. Ruimtelijke verkeer- en vervoersstructuur

Het niet-voltooid-zijn van belangrijke wegeninfrastructuren vormt voor de stad Kortrijk een belangrijk en aanslepend probleem. Het hypothekeert een aantal volgens het RSV noodzakelijke ontwikkelingen van de centrumstad en tast de kwaliteit van wenselijke ingrepen wezenlijk aan.

De hoofdstructuur die bestaat uit de E17, de R8, de A17 en de A19 is onafgewerkt. Het samenvallen van de R8 met de E17 zal gezien het steeds groeiende autoverkeer voor problemen zorgen. De kruispunten op het oostelijk traject van de R8 verhinderen een vlotte doorstroming. Vooral ter hoogte van Harelbeke, waar drie kruispunten elkaar snel opvolgen, is dit het geval. De in- en uitrit Kortrijk-Oost is onoverzichtelijk. Het kruispunt van de R8 en de A17 is voorlopig gelijkvloers uitgevoerd. Het bedrijventerrein Heule-Kuurne wordt vanuit de structurerende weg (Noordlaan) niet rechtstreeks ontsloten naar beide richtingen van de R8, wat sluisverkeer in de hand werkt langs de wegen van lager niveau die het wonen doorkruisen. De leesbaarheid van het in- en uitrittencomplex dat de bedrijven in de Kanaalzone en het bedrijventerrein Harelbeke-Stasegem ontsluiten naar de R8 is gebrekkig.

Bij gebrek aan geluidsschermen en/of fluisterasfalt, veroorzaakt het autoverkeer op het hoogwegennet, zowel in het stedelijk gebied als in het buitengebied, heel wat geluidshinder.

Het onafgewerkt zijn van de hoofdstructuur heeft voor gevolg dat de stadsring (R36) vaak eerder wordt gebruikt als ringweg dan de R8, wat dan weer een drukker verkeer teweegbrengt in de kern van Kortrijk. Ter hoogte van het Astridpark wordt dan ook door de R36 een ongewenste barrière gevormd tussen de binnenstad en het park.

De invalswegen worden gebruikt door verschillende categorieën van verkeer: woon- en werkverkeer en economische (bedrijven en diensten) verkeer op lokaal en op regionaal niveau. Deze menging, gecombineerd met periodisch hogere intensiteiten, geeft aanleiding tot doorstromings- en leefbaarheidsproblemen in het bijzonder wanneer de invalsweg een centrum doorsnijdt (bv. Bissegem). Wegens onvoldoende ruimte voor afzonderlijke busbanen is dit in het bijzonder voor het openbaar vervoer, die veelal gebruik maakt van de invalswegen, een negatief punt.

De verspreide bebouwing, de mono-functionele woonwijken met lage dichtheid en een gebrekkig busnet zorgen er mede voor dat de wagen het vervoersmiddel bij uitstek is. De geparkeerde wagens domineren het openbaar domein, waardoor vooral in de binnenstad van Kortrijk de potenties voor kwalitatieve verblijfsruimtes niet worden benut (Leieboorden, stationsomgeving). Op het Buda-eiland wordt zowat overal geparkeerd, wat de kwalitatieve groenstructuren gedeeltelijk teniet doet.

De autovrije winkel-wandelstraten liggen er, onder andere door de eenzijdige invulling van functies, 's avonds verlaten bij.

De Leie in Kortrijk wordt bevaarbaar gemaakt voor schepen tot 4.000 ton. Kortrijk-Haven verdwijnt bij de herkalibrering. Op het grondgebied van de stad Kortrijk zijn er langs de Leie geen mogelijkheden voor watertransportgebonden bedrijven.

De verbreding van het kanaal Bossuit-Kortrijk is gestopt ter hoogte van de spoorweg. Daardoor functioneert het kanaal als een pijpenkop op de Schelde. De verdere verbreding van het kanaal is voorzien langs de westelijke kant. Gezien de dichte bebouwing langs deze zijde van het kanaal hypothekeert een mogelijke verbreding het herstel van dit stadsdeel.

De accommodaties voor watertoerisme en pleziervaart op het kanaal zijn beperkt.

Sommige regionale bedrijventerreinen, zoals de LAR, Heule-Kuurne en de Kanaalzone hebben de mogelijkheid voor aansluiting op het spoorwegennet. De mogelijkheden worden onderbenut.

Kortrijk-Weide en op termijn misschien ook Kortrijk-Vorming verdwijnen. Deze locaties hebben potenties voor een multimodale ontwikkeling gericht op het spoor.

De spoorwegovergangen op de Lijn Kortrijk-Brugge vormen op sommige plaatsen een probleem, zodat een logische verkeersafwikkeling verhinderd wordt.

Globaal gezien kan het openbaar vervoer verder worden uitgebouwd zodat het samen met de andere vervoersmodi zorgt voor een goede bereikbaarheid en een duurzame mobiliteit.

Het fietsrouten netwerk, zoals ontworpen in 1985, is gedeeltelijk uitgevoerd. In het fietsrouteplan 2004 wordt het geëvalueerd en aangepast. Een verdere afwerking van het netwerk dringt zich op.

3.9.1.5. Voorzieningen

Kortrijk moet de tertiaire sector verder kunnen ontwikkelen, niet alleen door het creëren van een aanbod op Hoog-Kortrijk, maar ook door het ontwikkelen van de mogelijkheden in de binnenstad.

De stationsomgeving en Kortrijk-Weide zijn doorvoor uitstekende locaties. De potenties van de binnenstad en van Hoog-Kortrijk moeten complementair worden ontwikkeld.

Uit het Mercuriusproject blijkt dat Kortrijk een minder goed functionerend handelsapparaat heeft in de binnenstad. Er is heel wat leegstand, de oppervlakte van het winkelaanbod is te klein.

De concurrentie van de centra in de pereférie (Ring-Shoppingcenter en Pottelberg) en langs de invalswegen zijn mede oorzaak voor de leegstand van handelsruimtes in het winkel-wandelgebied.

Het beter ontwikkelen van de recreatieve en toeristische troeven van de stad zal imagoversterkend werken. Daarbij wordt gedacht aan het cultuurhistorisch patrimonium, de potenties van de Leie en het kanaal en het verder ontwikkelen van gebieden voor regionale openluchtrecreatie.

De hogescholencampus is een troef voor het economisch functioneren van de stad. De campus kan worden versterkt. Daarbij moet voldoende aandacht worden besteed aan de binding van de studenten aan de stad en het creëren van mogelijkheden voor het studentenleven. De verbinding met de Doorniksesteenweg kan daarbij een rol spelen.

Het recreatief medegebruik van de open ruimte, vooral ten zuiden van de stad, is onvoldoende benut. Het net van wandelwegen, ruitpaden en recreatieve fietsroutes is onvoldoende uitgewerkt.

4. ANALYSE VAN DE BESTAANDE DEELRUIMTES

Bij de analyse van de bestaande ruimtelijke structuur kunnen verschillende deelruimtes onderscheiden worden. Een deelruimte is een ruimtelijk geheel met specifieke kenmerken, knelpunten en potenties.

De aanduiding van deelruimtes als interpretatie van de bestaande ruimtelijke structuur geeft een belangrijke schakel tussen het informatief en het richtinggevend gedeelte van het structuurplan. Gebaseerd op de gedetecteerde deelruimtes in het informatief gedeelte, kan dan in het richtinggevend gedeelte voor onderscheiden gebieden een specifiek ruimtelijk beleid worden gevoerd.

4.1. Binnenstad

De binnenstad is het historisch oudste deel van de stad. Deze deelruimte situeert zich binnen de R36 en ten zuiden van de Leie.

De binnenstad is met haar cultuurhistorisch erfgoed, haar regionale verzorgingsfunctie en haar tewerkstellingsaanbod het middelpunt van de stad.

Binnen de oude kern is wonen echter een zwakkere functie en verliest het winkel-wandelgebied aan kracht. De belangrijkste uitdagingen voor de binnenstad zijn:

Leie

De herkalibrering van de Leie heeft een grote invloed op de binnenstad. De rivier wordt er van 16 m breedte naar 32 m gebracht. Over een lengte van bijna 3 km worden alle bestaande huizenblokken, bruggen, wegen,... gesloopt en dit op nauwelijks 500 m van de Grote Markt.

Enerzijds maken de Leiewerken het mogelijk op grote schaal aan stadsvernieuwing te doen en de stad opnieuw te binden aan de rivier, anderzijds betekenen deze werken een jarenlange hinder voor de stad zowel verkeertechisch als naar beleving en perceptie.

Buda eiland

Het Buda-eiland is jarenlang, door de aanwezigheid van de Pentascoop, het uitgangscentrum van Kortrijk geweest. De aanwezigheid van een grote trekker (Pentascoop), voldoende parkeergelegenheid (parking Dam) en de vele café's in de Capucijnenstraat waren succesfactoren zodat men in de volksmond over het mirakelstraatje sprak. Het verdwijnen van de Pentascoop naar de stadsrand medio jaren '90 was de oorzaak van de snelle achteruitgang van dit stadsdeel. De enige functie die tot op heden opgang maakt op het Buda-eiland is het rust- en verzorgingstehuis.

Vanuit de stad wenst men deze negatieve spiraal te doorbreken en is men bezig het gebied te herpositioneren.

Door clustering van de bestaande culturele actoren op het Buda-eiland en deze te ondersteunen met voldoende infrastructurele voorzieningen wenst de stad het Buda-eiland als cultuureiland te profileren.

Weide

Dit voormalige douane-entrepot verloor door het wegvallen van de landsgrenzen zijn functie. Het is een gebied van 6,5 ha, gelegen tussen spoorweg, kleine ring en Leie en in de onmiddellijke nabijheid van de binnenstad.

Het gebied heeft de potentie om uit te groeien als nieuwe stadsuitbreiding voor Kortrijk, analoog aan de 19^e en 20^e eeuwse stadsuitbreidingen.

Om de speculaties te kanaliseren heeft de stad aan Stephane Beel de opdracht gegeven een masterplan voor de site uit te werken. Dit masterplan dient als verdere leidraad voor de ontwikkeling van het terrein.



Figuur 26: Ontwerp Stephane Beel voor Kortrijk Weide

Stationsomgeving

De stationsomgeving heeft zwaar te leiden onder de parkeerdruk van de pendelaars. Het is nochtans een site met de nodige potenties tot verdichting. De optimale bereikbaarheid (wagen en trein) kunnen aanleiding vormen tot het uitbuiten van deze potenties.

Koopcentrum

De aanwezigheid van het Ring-Shoppingcentrum in de periferie van Kortrijk heeft de voorbije jaren een negatief invloed gehad op het handelsapparaat van de binnenstad. Getuige hiervan zijn de leegstaande handelspanden in de binnenstad.

De oorzaak hiervan wordt gezocht in de te kleine beschikbare oppervlakten, een te uitgewaaierd winkelgebied en een te weinig scherpe profilering van het handelsapparaat.

R36

De R36 wordt ervaren als de fysieke begrenzing van de binnenstad. Momenteel fungeert de binnenstadsring als barrière. Het brede wegprofiel, de verkeersintensiteit en de inrichting van de weg zorgen ervoor dat de oversteekbaarheid van de R36 beperkt is.

Groene gordel oost

Aan de oostzijde van de binnenstad is een latente grootschalige groenstructuur aanwezig. Het Plein, het Begijnhofpark, de Groeningepoort en Groeningelaan behoren tot deze structuur. Door middel van enkele eenvoudige ingrepen kunnen deze plaatsen worden aaneengeregend tot één geheel. Hierdoor ontstaat een groter geheel van parken wat de kwaliteit van het stedelijk weefsel positief beïnvloedt.

Secret gardens

Een tweede latente groenstructuur in de binnenstad van Kortrijk zijn de zogeheten secret gardens. Deze secret gardens zijn veeleer geïsoleerde en niet prominent aanwezige plaatsen. Zij vormen naast de

de noord-zuid as van Secchi een tweede noord-zuid georiënteerde structuur op stedelijk niveau. Waar de noord-zuid as veeleer alle formele plekken (stadhuis, schouwburg, Grote Markt,...) van de stad aan elkaar rijgt, zijn de Secret Gardens te beschouwen als een sequentie van informele ruimten. Tot de Secret Gardens behoren: Plein, Begijnhofpark, tuin van hotel Messeyne, project Leieboorden, Damparking, Buda-beach en de sportvoorzieningen van het St. Amandscollege.



Figuur 27: Schematische weergave structuur binnenstad

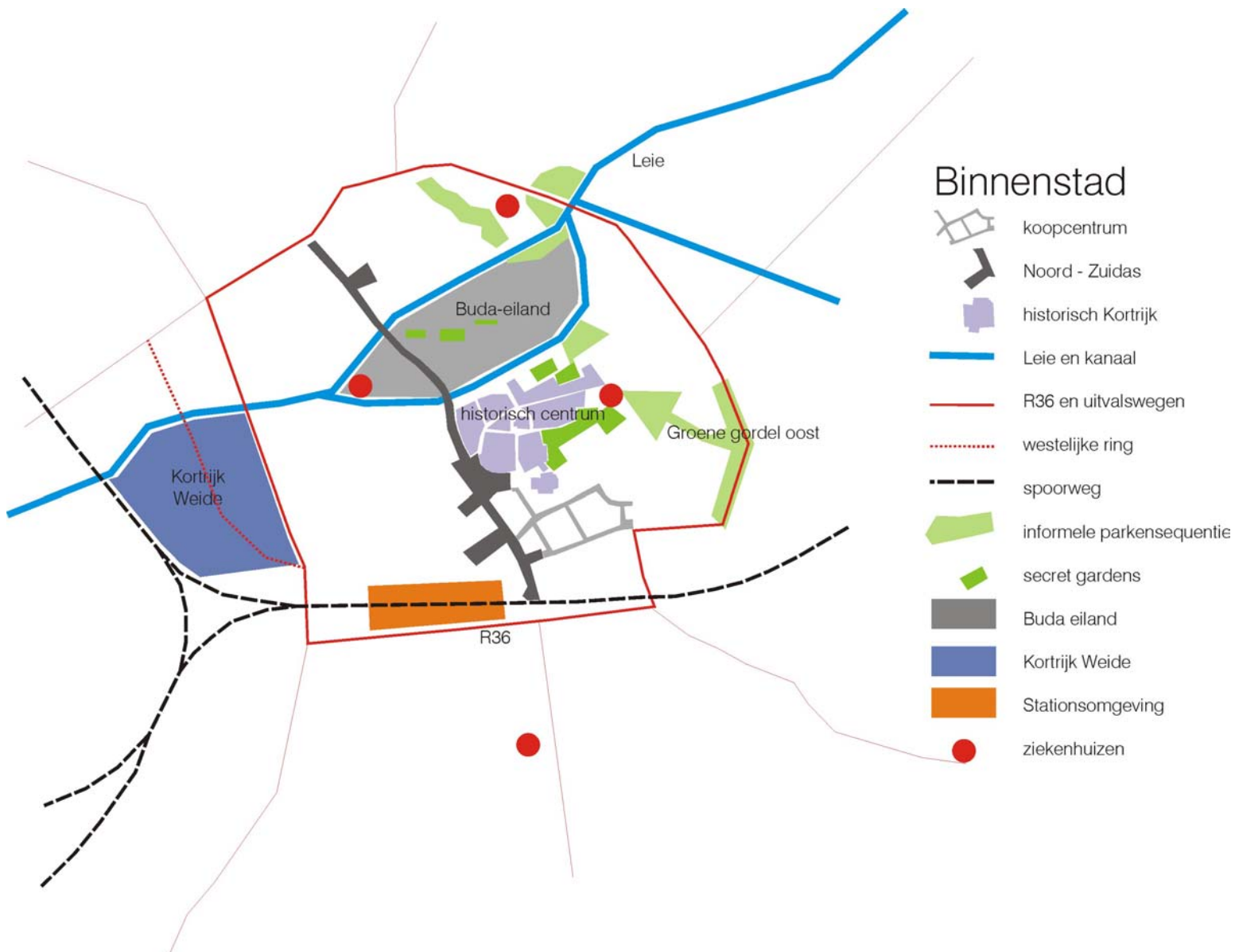
Historisch Kortrijk

Om de binnenstad van Kortrijk een stuk te dynamiseren werd besloten tot de uitwerking van het project Historisch Kortrijk. Dit project heeft in eerste plaats tot doel de omgeving van O.LV.-straat en Groeningestraat nieuw leven in te blazen op basis van 4 thematische insteken; de klassieke lijn, de historische lijn, de groene lijn en de designlijn. Deze vier lijnen bieden elk op hun manier de mogelijkheid om een deel van het bestaande patrimonium te thematiseren en naar buiten toe te promoten.

Reconversie van de ziekenhuizen

Door de bouw van een nieuw overkoepelend regionaal ziekenhuis op Hoog-Kortrijk komen de 4 bestaande ziekenhuizen in de binnenstad leeg te staan. Hoewel deze operatie pas na de planperiode van het structuurplan zal voltooid zijn, dient nu al aandacht aan de reconversie te worden gegeven.

Kaart 37: Deelruimte binnenstad



4.2. Stadswijken

De stadswijken is de benaming voor een geheel van stadsuitbreidingen rond de binnenstad. De dichtheid van het wonen verschilt er sterk van lob tot lob. Samen met de binnenstad vormen de stadswijken de kern van Kortrijk.

De deelruimte bevat een belangrijk deel van het aanbod aan woningen voor de stad Kortrijk. Ze maakt deel uit van de vroegere deelgemeente Kortrijk en is qua voorzieningenniveau ook grotendeels gericht op de binnenstad. De diverse stadswijken verschillen onderling van woondichtheden, voorzieningen, openbaar groen of bewonersgroepen.

Binnen de stadswijken kunnen morfologisch twee grote types worden onderscheiden. Een eerste type bestaat uit vnl. aaneengesloten bebouwing en komt grosso modo overeen met de 19^e eeuwse stadsuitbreidingen. Een tweede type bestaat veeleer uit alleenstaande bebouwing en wordt de 20^e eeuwse stadsuitbreiding genoemd. Deze opdeling is natuurlijk niet absoluut en eenduidig te maken. Zo zullen er ook stadsdelen zijn die uit aaneengesloten bebouwing bestaan maar die in de 20^e eeuw zijn gebouwd. Deze opdeling heeft echter als voordeel dat ze een kapstok vormt voor het verder beleid.

4.2.1. 19^e eeuwse stadsuitbreiding

De 19^e eeuwse stadsuitbreiding bestaat grosso modo uit volgende wijken: Overleie, Stade, Wikingerhof, Venning, St. Jan, Vredelaan en St. Elisabeth.

Deze wijken kampen veelal met een gebrekkig imago. De ontwikkeling ervan entte zich in de eerste plaats op de uitvalswegen van de stad met daartussen een fijnmazige structuur van wegen,

woningen en grotere (industriële) complexen. Dit fijnschalige weefsel is in de loop der jaren volledig geërodeerd en dichtgeslibd met allerlei vormen van bebouwing. Deze ontwikkeling gebeurde vrij incrementeel en zonder planmatige opzet.

bouwblokken

Binnenin de bouwblokken komen heel vaak niet residentiële functies voor. Oudere industriële korrels, winkels, parkeerboxen, koterijen, ateliers, etc. Deze korrels genereren dikwijls hinder voor de omliggende bebouwing. Een beproefde strategie (cfr. Dampoort Gent) is het ontpitten van de binnenkant van het bouwblok en het transformeren in een park op buurtniveau. Hierdoor wordt voldaan aan de behoefte aan groen op buurtniveau.

reconversie

Daarnaast worden een aantal grootschalige industriële complexen geconverteerd naar huisvesting (zowel nieuw- als vernieuwbouw) (Pradoproject, Vetex). Deze sites kampen regelmatig met ernstige bodemvervuiling zodat sanering zich stelt. Hierdoor is het realiseren van dergelijke inbreidingsprojecten vaak een dure en tijdsroevende zaak die enkel financieel rendabel kan worden gemaakt door gebruik te maken van hoge densiteiten.

Daarnaast houdt de herbestemming van verlaten industriële sites soms problemen in naar sociale segregatie en gentrification. De projecten mikken vaak op een financieel sterker publiek (lofts etc) zodat geïsoleerde eilandjes van een beter begoede bevolking kunnen ontstaan te midden van een minder begoede bevolking.

wooncomfort

De meeste woningen in deze buurten werden gebouwd als (goedkope) huisvesting voor arbeiders. Dit zorgt ervoor dat heden ten dage een groot deel van het patrimonium niet is aangepast aan de huidige woonnormen. Te kleine oppervlaktes,

onvoldoende comfort, hoge woondensiteiten en bouwfysische gebreken zorgen ervoor dat deze woningen zich dikwijls situeren in het goedkopere segment van de woonmarkt. Dit wordt nog versterkt door het fenomeen van de kamerwoningen.

groen

In het noorden en het oosten is veel kleinschalig groen aanwezig in de 19^e eeuwse stadsuitbreidingen. Astridpark, Albertpark,... , samen met het toekomstige Venning vormen een fijnmazige groenstructuur doorheen dit kleinschalige weefsel. Het publiek toegankelijk maken van het groen langsheen de rechter Leieoever (recreatief parkgebied op het gewestplan) zou de netwerkvorming sterk in de hand kunnen werken.

In het zuidelijke deel van de 19^e eeuwse stadswijken is er een gebrek aan groen op buurtniveau. Om dit te verhelpen kan het park van het ziekenhuis langsheen de Loofstraat na de delokalistie van het ziekenhuis publiek toegankelijk worden gemaakt. Bovendien bezit dit park de potentie om op de noord-zuid as een betekenis te hebben. Daarnaast kan als strategie voor deze buurt gebruik worden gemaakt van micro-parkjes. Deze groenvoorzieningen zijn dermate kleinschalig dat ze nauwelijks het predikaat park verdienen maar door repetitie van deze elementen ontstaat een 'groene atmosfeer' op buurtniveau.

uitvalswegen

De uitvalswegen zijn meer dan louter verkeerssystemen. Als radiale hoofdstraten vormen zij een belangrijke schakel in de structuur van de stad.

De uitvalswegen nemen verschillende functies op. Ze verzorgen de verbinding tussen de R36 en de R8 voor zowel lokaal als bovenlokaal verkeer. Ze geven ontsluiting aan de stedelijke woonomgeving die eraan paalt. Ze vormen belangrijke schakels in het openbaar vervoerssysteem met de omliggende

gemeenten. Op sommige plaatsen maken ze deel uit van het fietsroutenetwerk. In de centra van de gemeenten vormen ze de belangrijkste verblijfsruimte. Een verzadiging van de uitvalswegen geeft sluipverkeer in de aangrenzende buurten.

Niet alle uitvalswegen zijn geschikt om alle functies in zich op te nemen, vandaar dat een categorisering noodzakelijk is.

Vanuit een evenwichtige spreiding van het verkeer tussen de R8 en de R36, een openbaar vervoersnet dat grensoverschrijdend is, een continu fietsroutenetwerk en een doortochtenbeleid werd bij het opmaken van het mobiliteitsplan een categorisering van wegen opgemaakt. Deze categorisering vormt de basis voor het verdere ruimtelijke beleid.

Op de uitvalswegen van de binnenstad enten zich nieuwe functies. De bestaande en vaak verlaten industriële functies worden vervangen door allerlei vormen van kleinhandel (illustratief hiervoor is het slopen van de Kortrijkse Spinnerijen aan de Gentsesteenweg en het inplanten van twee banwinkels). Het bestaande aaneengesloten weefsel wordt vervangen door een gefragmenteerd geheel van parkings, in- en uitritten en 'winkeldozen'. Ruimtelijk gezien gaat hierdoor de leesbaarheid van de 'kernstad' verloren. Daarnaast worden de invalswegen nog verder belast met bijkomend erfontsluitend verkeer en ontstaan 'non-lieux'¹⁷ in de stad die functioneren van 9u tot 19u.

kanaal Bossuit-Kortrijk

Tussen de Leie en de spoorweg is het kanaal Bossuit-Kortrijk nog niet verbreed. Deze toekomstige werken en onduidelijkheid over de toekomstige situatie leggen een zware hypotheek op de omgeving. Om

¹⁷ M. Augé, *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris, Seui, 1992

verdere verkrotting en leegstand door onduidelijkheid over een eventuele verbreding van het kanaal tegen te gaan, wordt de optie genomen om geleidelijk aan bij elke nieuwe ontwikkeling ruimte te reserveren voor een eventuele verbreding in de toekomst aan de noordzijde van het kanaal. Om de kwaliteiten die een waterloop kan bieden uit te buiten, wordt een onbebouwde strook (groen en/of verhard) vrijgemaakt als openbare verblijfsruimte die verschillende stedelijke activiteiten langs het water met elkaar verbindt en die elke stedelijke activiteit op zich betreft op het water.

4.2.2. 20e eeuwse woonwijken

De 20^e eeuwse woonwijken bestaan uit volgende wijken: Krommen Olm, Warande, Watermolen, Vijfwegen, Haantjeshoek, Pius X, Drie Hofsteden, Wolvendreef, Rodenburg, Goed ten Houde, Lange Munte, Morinngoed, Kleiputten, 't Hoge, Blauwe Poort, Hoog Mosher, Walle.

mix

In de 20^e eeuwse woonwijken vinden we een mix van woonverkevelingen en grootschalige stedelijke functies (Xpo, Kinopolis, sporthal, bedrijventerrein). In tegenstelling tot de 19^e eeuwse stadsuitbreiding zijn de woningen ruimer, veelal vrijstaand en gelegen in een groen kader. De grootschalige stedelijke functies zijn voornamelijk diegene die door hun schaal niet meer inpasbaar zijn in het aaneengesloten weefsel van de binnenstad of 19^e eeuwse stadsuitbreiding. Zij bezetten grote terreinen, zijn gericht op autobereikbaarheid maar blijven steeds afhankelijk van het stedelijk milieu. Tussen deze woonverkevelingen en grote korrels ontstaan spanningen. De functie van de korrels, het mobiliteitsprofiel, de attractiviteit,... zijn niet altijd compatibel met de woonfunctie van de omgeving (cfr. Researchpark).

verdichten

De binnengebieden van deze woonverkevelingen zijn slechts sporadisch te verdichten. Door gebruik te maken van de verkevelingsstructuur ipv het bouwblok als typologie heeft men in het verleden reeds een verdichting uitgevoerd. De resterende gebieden (Goed te Houde, Goed te Bouvekerke,...) werden via de woonprogrammatie in de afbakening stedelijk gebied Kortrijk in kaart gebracht en worden vervolgens projectmatig ingevuld met woningbouw.

woonuitbreidingsgebieden

Om de woonprogrammatie die werd vooropgesteld in de afbakening stedelijk gebied Kortrijk te realiseren, wordt een nieuw gebied aangesneden; het Morinngoed. Dit gebeurt dmv een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Dit gebied situeert zich in het zuiden van Kortrijk tussen Kortrijk en Zwevegem. Er is een programmatie van 1.000 woningen voorzien met een de dichtheid van minimum 25 woningen per hectare. Tevens dient er gewaakt te worden dat de overgang van bebouwde ruimte naar buitengebied op een kwalitatieve manier verloopt.

infrastructuren

De aanwezigheid van grootschalige infrastructuur zorgt voor een versnippering van het gebied. De begrenzing door snelweg, ring, ei of spoorcomplex zorgt voor de geografische benaming van de verschillende stadsdelen. Deze infrastructuur zorgen enerzijds voor de aantrekking van het gebied (vlotte bereikbaarheid) en anderzijds voor overlast (geluidshinder, barrièrevorming, verkeersonveiligheid).

De onvolledige afwerking (vervolledigen van de R8) of het ontbreken van een aantal van deze infrastructuur (doortrekking van de Baaistraat, N50c, N328) zorgt voor een gebrekkige verkeersafwikkeling. Hierdoor ontstaat een extra belasting op het wegennet in gedeelten die hiervoor

niet voorzien werden (E17 tss. Kortrijk-Oost en -Zuid, Krekelstraat,...).

cohesie

Door de versnippering van het gebied en het vrij introverte karakter en beperkte doordringbaarheid van de verschillende (grootschalige) delen ontstaat een gebrekkige cohesie binnen deze deelruimte. Deze gebrekkige cohesie uit zich ondermeer in een moeilijk leesbare verkeersstructuur, het geïsoleerde karakter van sommige gebieden en het ogenschijnlijke gebrek aan identiteit en uitstraling.

voorzieningen

Op buurtniveau zijn een groot aantal voorzieningen te vinden. Zij functioneren op lokaal niveau, voeren een beperkt assortiment en zijn gericht op de buurt. Deze voorzieningen dragen in sterke mate bij aan de leefbaarheid van de buurt.

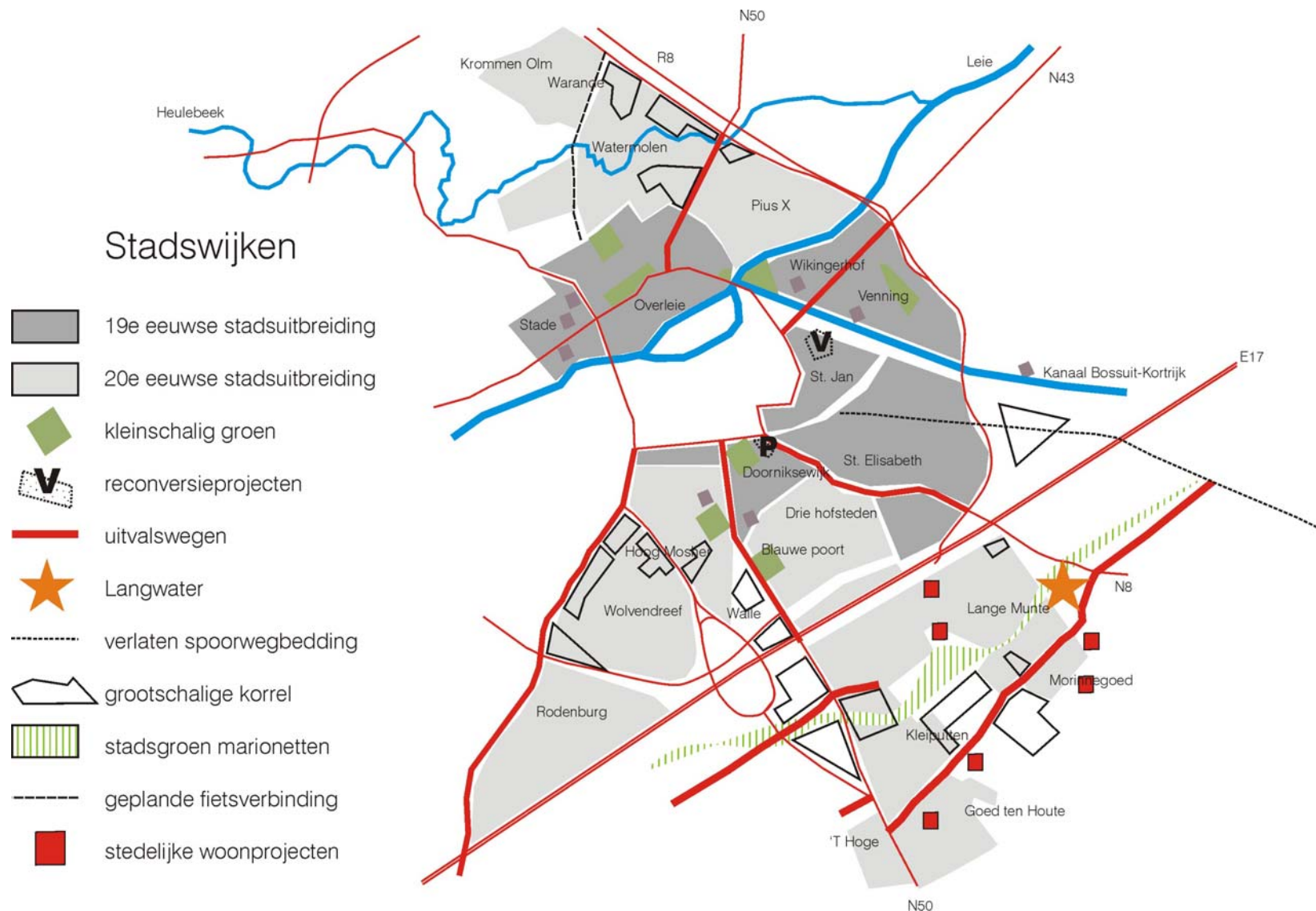
hoger onderwijs

In deze deelruimte bevindt zich de grootste onderwijscluster van de stad. Het conglomeraat Kulak – Katho – Vormingsinstituut beslaat een relatief grote oppervlakte. De interne samenhang en samenwerking van het geheel kan nog sterk worden verbeterd. Ook het gemeenschappelijk gebruik van voorzieningen dient te worden gestimuleerd.

Ontwikkelingen en acties

- groen lint zuid--> lezing van het gebied als een constellatie van eilandjes zonder link;
- beekvallei;
- Krommen Olm;
- fietsroute op reservatiestrook N50c;
- doortrekking R8 als volwaardige snelweg.

Kaart 38: Deelruimte stadswijken



4.3. Hoog-Kortrijk

Hoog-Kortrijk is het gebied ter hoogte van het in- en uitrittencomplex Kortrijk-Zuid (het Ei) en bestaat uit een bundeling van verschillende functionele 'eilanden' met activiteiten op bovenlokaal niveau. Geplande bijkomende ontwikkelingen zijn de Beneluxlaan als uitbreiding van het Kennedypark en het wetenschapspark.

De belangrijkste uitdaging bestaat uit:

- het optimaal benutten van de uitzonderlijke potenties;
- het ruimtelijk en functioneel (zwakke weggebruiker) aan elkaar binden van de 'eilanden';
- het bewaren van de kwalitatieve zichten over het glooiende landschap.

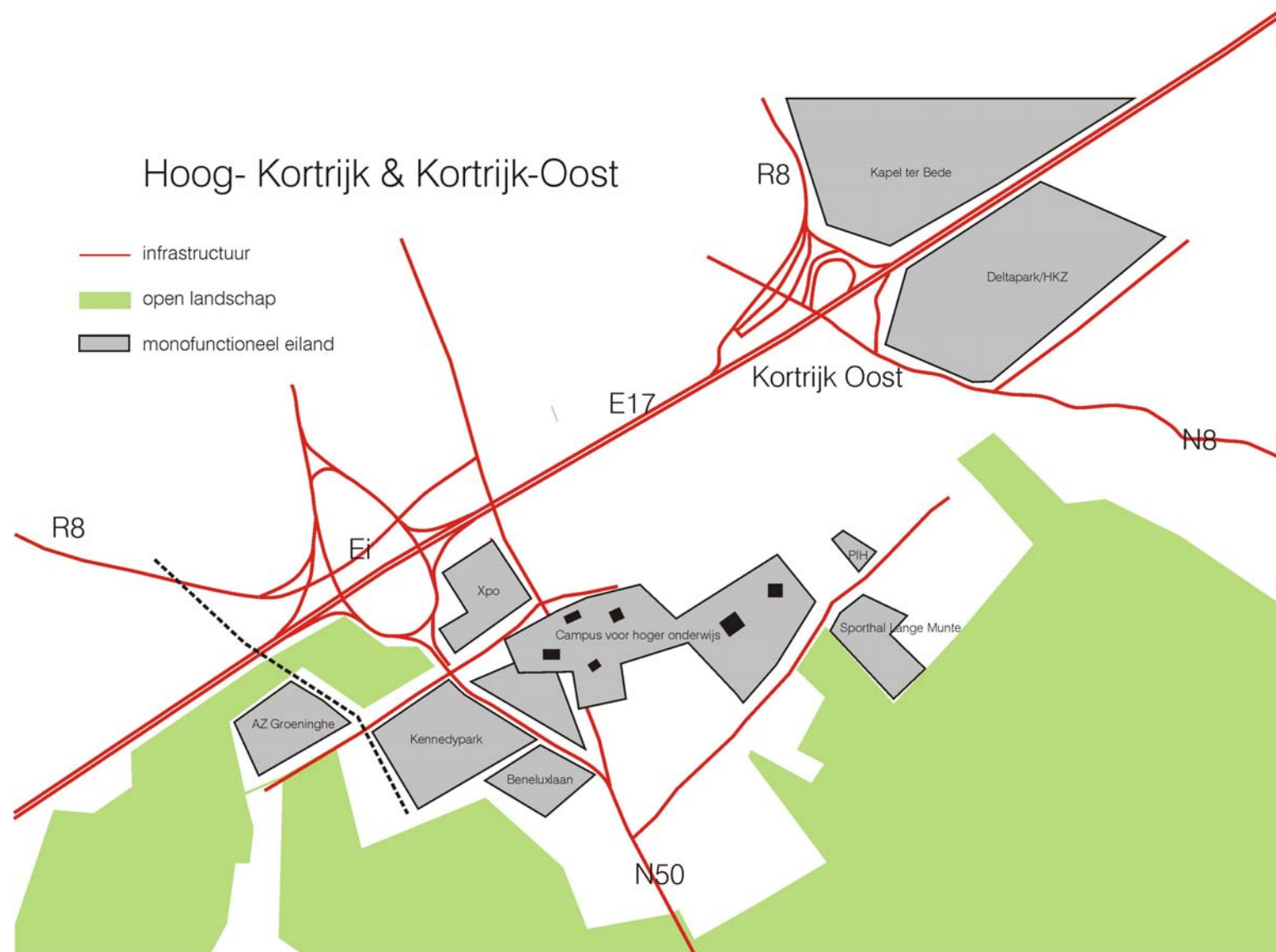
4.4. Kortrijk-Oost

Het gaat hier om het gebied ter hoogte van het in- en uitrittencomplex Kortrijk-oost. Het gebied vormt momenteel nog een open ruimte tussen Kortrijk en Zwevegem. Het Deltapark is er gepland. De uitdaging bestaat in het optimaal benutten van de potenties,

nl. :

- de bereikbaarheid op elk niveau;
- de zichtlocatie vanop de E17 (helling terrein);
- de koppeling onder de E17 door van het gebied ten noorden en ten zuiden van de E17;
- de mogelijk relatie met het kanaal Bossuit-Kortrijk.

Kaart 39: Deelruimte Hoog-Kortrijk en Kortrijk Oost

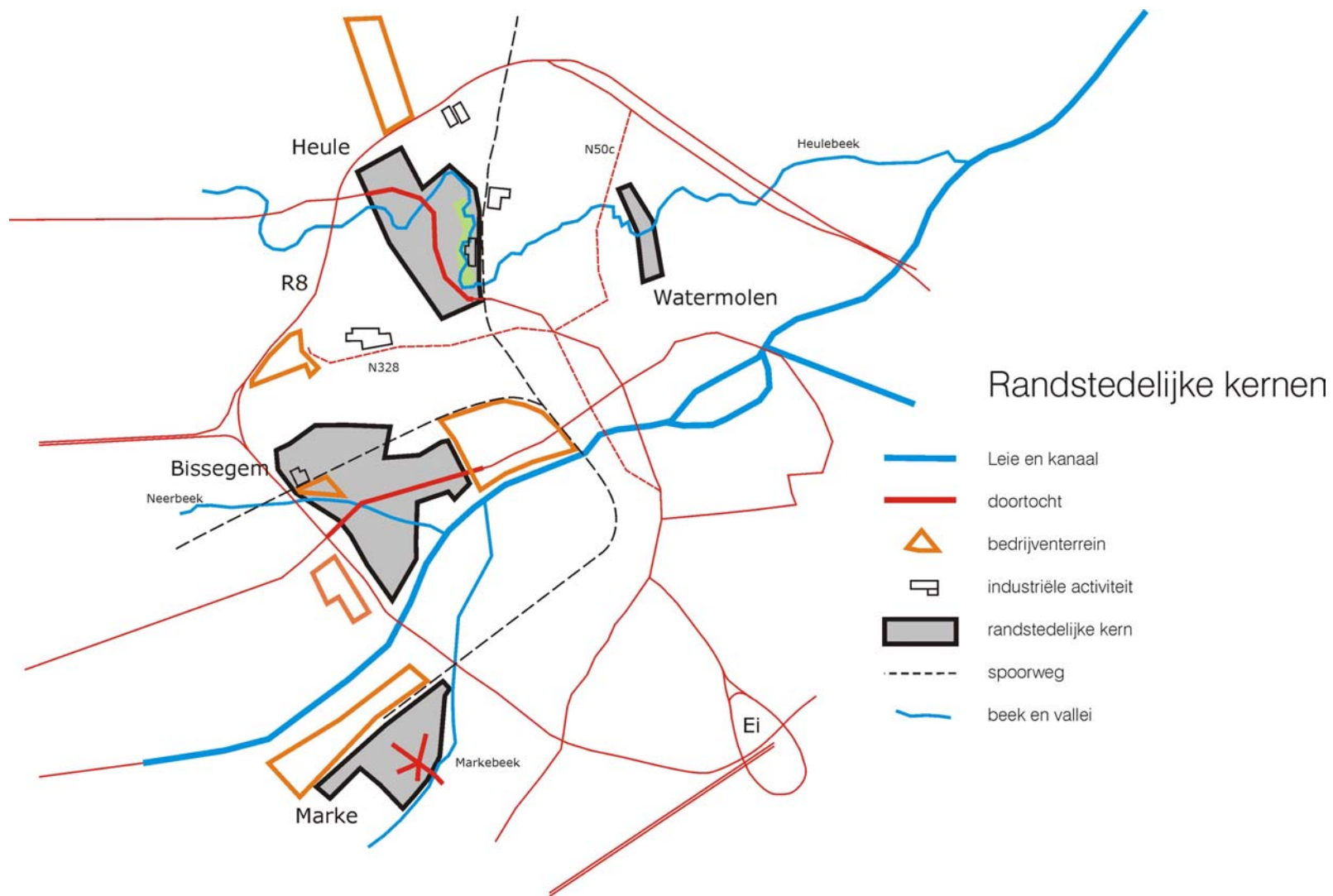


4.5. Randstedelijke kernen

Het gebied omvat de kernen Heule, Bissegem en Marke en Heule Watermolen. Rond de verschillende centra met hogere dichtheid bevinden zich woonwijken met lagere dichtheid. Het gebied wordt doorsneden door de Leie- en beekvalleien (Heulebeek, Markebeek, Neerbeek) met natuurlijke en landschappelijke waarde. In het gebied bevinden zich verschillende industriezones en ambachtelijke zones die via een invalsweg in verbinding staan met de R8. De uitdaging bestaat erin:

- De nog bestaande openheid van de valleigebieden zoveel mogelijk te bewaren en de natuurwaarden versterken.
- Duidelijkheid te brengen over de noodzaak en de betekenis van de N328 en de N50c, en zo ze noodzakelijk zijn hoe ze vorm moeten krijgen. Het verbeteren van de functionele relatie met de R8 speelt daarbij een belangrijke rol.
- Het verhogen van de kwaliteit van de centra.
- Het realiseren van de taakstelling voor wonen.
- Het realiseren van een voldoende aanbod voor wonen.

Kaart 40: Deelruimte randstedelijke kernen



4.6. Landelijk gebied

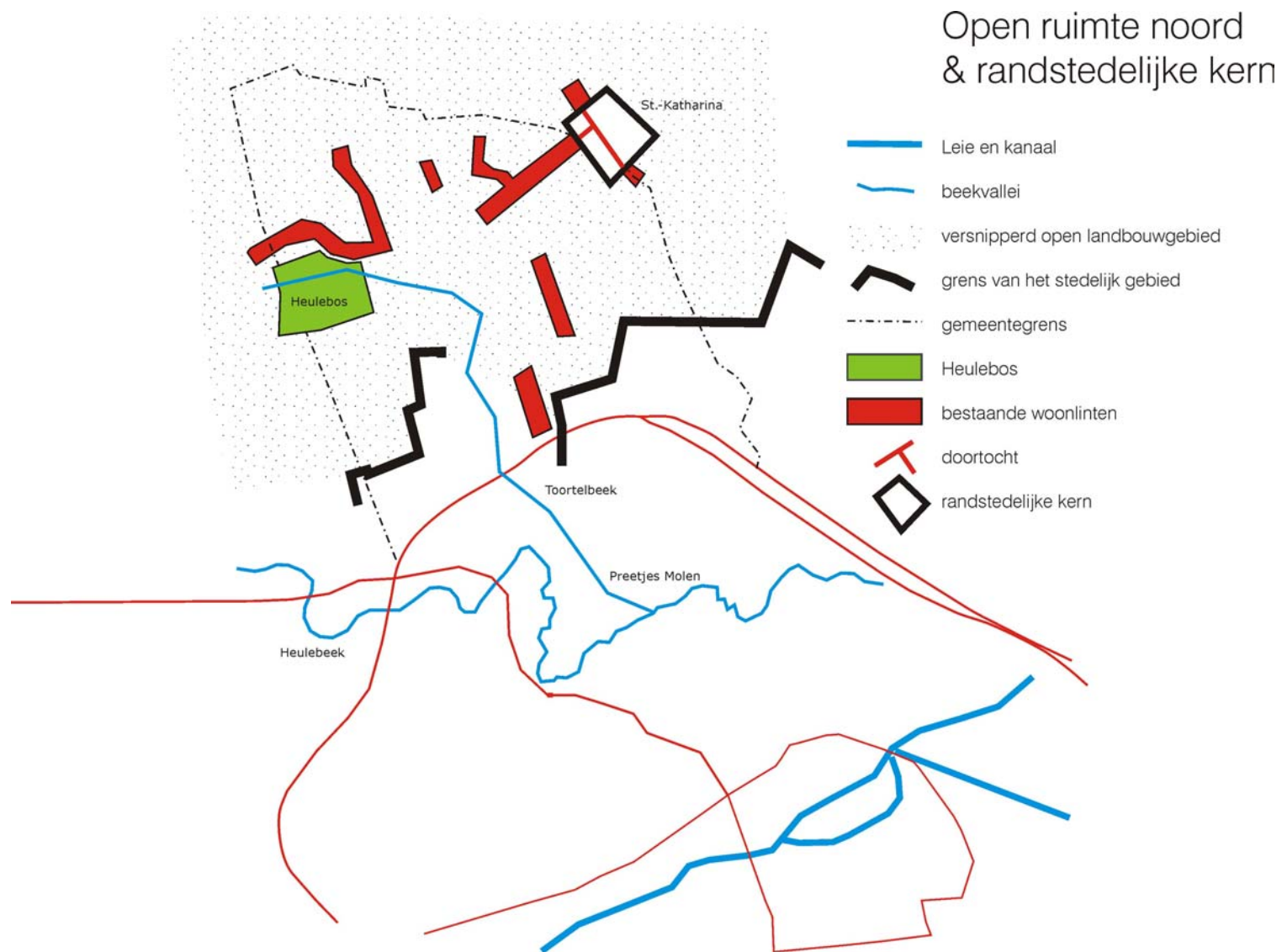
Het landbouwgebied bestaat uit een noordelijk en een zuidelijk gedeelte. Het noordelijk gedeelte is meer versnipperd. Kenmerkend voor het zuidelijk gedeelte is de heuvelrug van het Schelde-Leie-interfluvium. Het landelijk gebied wordt doorsneden door verschillende beken.

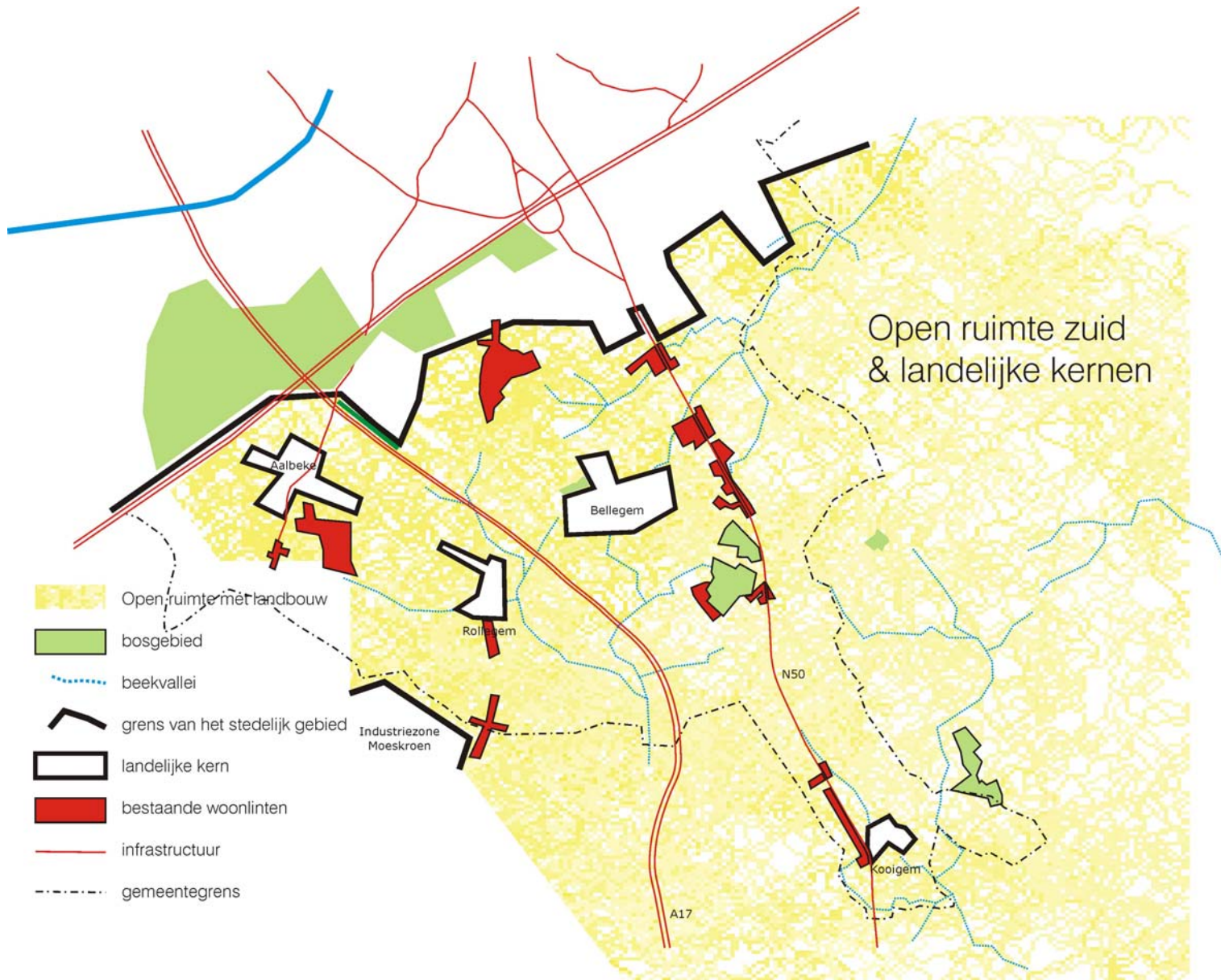
De uitdaging bestaat in het schenken van aandacht aan de nog bestaande natuurwaarden en landschappelijke waarden zonder de landbouwactiviteiten te bannen of onleefbaar te maken.

4.7. Kernen in het landelijk gebied

Het gaat om St.-Katharina in het noordelijk landelijk gebied en Aalbeke, Rollegem, Bellegem en Kooigem in het zuidelijke gebied. Hier zal de aandacht vooral worden gericht op de relatie tussen het landschap en de kern en het vergroten van het dorpsgevoel en het verder uitbouwen van de voorzieningen op het niveau van de kern.

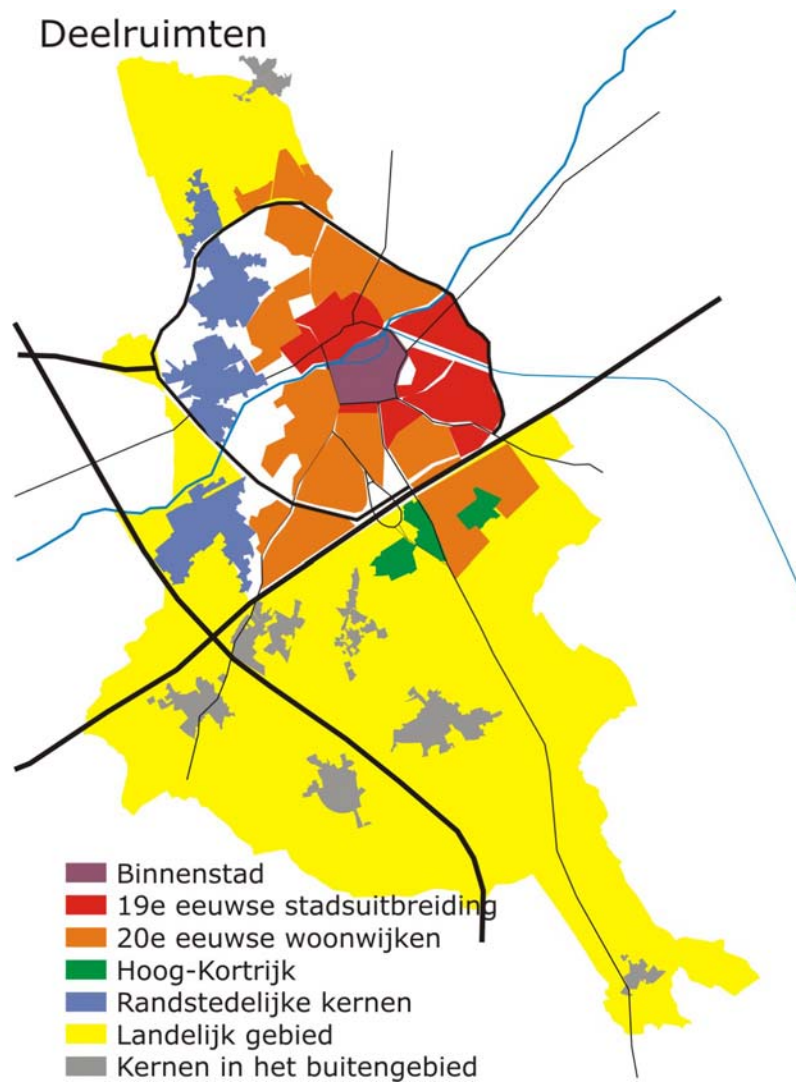
Kaart 41: Deelruimte landelijk gebied en kernen in het landelijk gebied





4.8. Kaart met aanduiding van de deelruimten

Deelruimten



4.9. Bestaande toestand - Synthesekaart



RUIMTEBEHOEFTE VAN MAATSCHAPPELIJKE SECTOREN

1. WONEN

De ruimtebehoefte voor wonen wordt enkel berekend voor de delen van Kortrijk die behoren tot het buitengebied. Voor de delen die behoren tot het regionaalstedelijk gebied werd de taakstelling voor wonen vastgelegd door het Vlaams Gewest.

1.1. Taakstelling voor het stedelijk gebied

Volgende stedelijke woongebieden op het grondgebied van Kortrijk zijn opgenomen in het GRUP van afbakening:

- Rijs
- Toortelbeek
- Peperstraat
- Haantjeshoek
- Oliemolenstraat
- Schaapsdreef
- Langwater

Bij een realisatiegraad van 70% wordt na goedkeuring de mogelijkheid geboden om circa 2.285 woningen te realiseren.

1.2. Analyse van het woningaanbod

De inschatting van het aantal beschikbare bouwmogelijkheden gebeurt op basis van de inventaris van de onbebouwde percelen in de stad.

In de inventaris is een onderscheid gemaakt tussen volgende categorieën:

- percelen gelegen in goedgekeurde verkavelingen;
- percelen gelegen langs uitgeruste wegen;
- percelen gelegen in binnengebieden (woongebieden);
- percelen gelegen in woonuitbreidingsgebieden.

1.2.1. Bouwmogelijkheden in goedgekeurde verkavelingen en langs uitgeruste wegen

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de beschikbare bouwmogelijkheden in goedgekeurde verkavelingen en langs uitgeruste wegen in de kernen van het buitengebied.

	Totaal	Langs uitgeruste wegen	In goedgekeurde VK(01.01.2005
Aalbeke	85	58	27
Bellegem	129	83	46
Heule	92	64	28
Koigem	46	32	14
Rollegem	52	35	17
Totaal	404	272	132

Tabel 31: Overzicht theoretisch beschikbare bouwmogelijkheden

De bovenstaande tabel geeft het theoretisch aanbod weer. Het praktisch aanbod wordt berekend op basis van realisatiegraden. De realisatiegraden geven aan hoeveel van het theoretisch aanbod in de planperiode kan worden ingezet.

Voor bouwmogelijkheden in goedgekeurde verkavelingen wordt nagestreefd om 80% van de bouwmogelijkheden te benutten over een periode van 10 jaar. Rekening houdend met de planperiode betekent dit 16% in de periode 2005-2006, 40% in de periode 2007-2011 en 24% in de periode 2012-2017.

Voor de bouw mogelijkheden langs uitgeruste wegen wordt nagestreefd om minimaal 30% te realiseren in een periode van 10 jaar. Dit betekent dat 6% gerealiseerd wordt in de periode van 2005-2006, 15% in de periode 2007-2011 en de rest in de periode 2012-2017.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het praktisch aanbod waarmee rekening gehouden wordt in de confrontatie tussen behoefte en aanbod.

Praktisch aanbod

			2005-2006	2007-2011	2012-2016
Goedgek. VK	Totaal	132	21	53	38
	Heule	28	4	11	7
	Aalbeke	27	4	11	6
	Rollegem	17	3	7	7
	Bellegem	46	7	18	11
	Kooigem	14	2	6	7
Uitgeruste wegen	totaal	272	16	41	24
	Heule	64	4	10	6
	Aalbeke	58	3	9	5
	Rollegem	35	2	5	3
	Bellegem	83	5	12	7
	Kooigem	32	2	5	3

Tabel 32: Overzicht praktisch beschikbare bouw mogelijkheden

1.2.2. Aanbod aan mogelijk te ontwikkelen binnengebieden

De derde categorie omvat vrijliggende binnengebieden in woongebied. Voor de ontwikkeling van deze gebieden is de aanleg van nieuwe infrastructuur nodig. De gebieden die deel uit maken van dit aanbod worden hierna opgesomd.

Woongebieden

	Gebied	Oppervlakte	Aantal woningen
Aalbeke	Kapelhoek	2,2 ha	33
	Talpenhoek		10
Bellegem	Groenweg/Tonne makersstraat	0,6 ha	9
Rollegem	Molenkouter	2,7 ha	41
Kooigem	Oude Pastorijstraat (gedeeltelijk aan te snijden)	1 ha	4

Tabel 33: Aanbod aan te ontwikkelen binnengebieden

Het gedeelte van het woongebied Weimeerslaan te Rollegem dat gelegen is langs de overzijde van de weg wordt niet meer gerealiseerd. Voor het woongebied Oude Pastorijstraat te Kooigem wordt enkel het gedeelte langs de Landweg in rekening gebracht voor realisatie. Het niet uitgeruste deel van het woongebied kan enkel gerealiseerd worden voor sociale huurwoningen.

1.2.3. Bouwmogelijkheden in woonuitbreidingsgebieden

Een volgende categorie zijn de vrijliggende gebieden in woonuitbreidingsgebied. Deze gebieden worden niet meegerekend in het aanbod. Een gedeelte van de woonuitbreidingsgebieden wordt om ruimtelijke redenen geschrapt. Andere gebieden worden niet aangesneden tijdens de planperiode en worden bevroren.

Onderstaande tabellen geven een overzicht van de potentiële woningcapaciteit in de woonuitbreidingsgebieden en de te schrappen woonuitbreidingsgebieden.

Woonuitbreidingsgebieden

	Gebied	Oppervlakte	Aantal woningen
Bellegem	Bellegemstraat/Roodhuisweg	4,8 ha	72
Kooigem	Doornikse-rijksweg/Molentjesstraat (zuid)	1,7 ha	25

Tabel 34: Overzicht aanbod woonuitbreidingsgebieden

Te schrappen woonuitbreidingsgebieden

	Gebied
Aalbeke	Moeskroensesteenweg/Luignestraat
	Lauwestraat/E17
Rollegem	Tombroek
Kooigem	Koninklijkestraat/Graaf Dhuststraat
Heule	St. Katharina

Tabel 35: Overzicht te schrappen woonuitbreidingsgebieden

1.2.4. Terreinen in eigendom van de openbare sector

In het buitengebied van Kortrijk zijn de gebieden die opgenomen zijn in onderstaande tabel in eigendom van de openbare sector.

	Gebied	opper- vlakke	woningen
Aalbeke	Moeskroensesteenweg/ Kapelhoekstraat		13 aanleun- woningen
	Moeskroensesteenweg/ Kapelhoekstraat		25 kamer- woningen
	Papeye	4ha	60
Bellegem	Volksberg		65

Tabel 36: Overzicht aanbod terreinen van openbare sector

1.2.5. Verdichtingsmogelijkheden en leegstand

Onder verdichtingsmogelijkheden wordt het vervangen van eengezinswoningen door meergezinswoningen verstaan binnen het bestaand weefsel. Verdichtingsprojecten komen tegemoet aan de vraag naar kleinere woningen. Hiermee wordt ingespeeld op de behoefte van specifieke doelgroepen (starters, alleenstaanden, bejaarden...). Er wordt nagestreefd om 10% van de woningbehoefte te realiseren via verdichting en het wegwerken van de leegstand.

	2002-2007	2007-2012	2012-2017
Verdichting	13	9	3

Tabel 37: Overzicht aanbod door verdichting

Door verdichting worden nieuwe wooneenheden gerealiseerd zonder ruimtebeslag

1.2.6. Samenvatting van het aanbod

Onderstaande tabel geeft een samenvatting van het praktisch aanbod

Deelgemeente	Verdichting en leegstand	In goed-gekeurde VK	Langs uitgeruste wegen	Binnengebieden	terreinen openbare sector	totaal
Aalbeke	6	27	58	43	38	172
Bellegem	8	46	83	9	65	211
Rollegem	6	17	35	41		99
Kooigem	2	14	32	4		52
Heule	3	28	64			95
Totaal	25	132	272	97	103	629

Tabel 38: Overzicht samenvatting praktische aanbod

1.3. Raming van de woningbehoefte

1.3.1. Raming van de behoefte voor Kortrijk

Het inschatten van de behoefte op gemeentelijk niveau wordt berekend op basis van een gesloten prognose. De gesloten prognose gaat uit van een strikt gesloten demografisch model; er wordt met andere woorden geen rekening gehouden met in- en uitwijking.

Gezinsprognose

Evolutie van het aantal gezinnen volgens de gesloten bevolkingsprognose naar referentiepersoon.

De bevolkingsprognose verwacht voor de periode 2002-2017 een toename van het aantal gezinnen met **1.648** eenheden voor het totale grondgebied van Kortrijk.

	2002	2007	2012	2017
0-19	112	128	141	140
20-39	8.326	7.777	7.501	7.412
40-59	11.444	12.275	12.566	12.252
60-79	9.353	9.305	9.369	9.804
80+	2.140	2.760	3.239	3.416
Totaal	31.375	32.245	32.816	33.023

Tabel 39: Evolutie aantal gezinnen bij gesloten prognose

Kwantitatieve raming van de behoefte

Bij de behoefteberekening wordt uitgegaan van de behoefte aan bijkomende woonegelegenheden ten gevolge van de aangroei van het aantal gezinnen in een bepaalde periode. Deze behoefte wordt berekend door het verschil te nemen tussen het geraamde aantal huishoudens op het einde van de periode, vermenigvuldigd met de gewenste frictieleegstand, en het aantal gezinnen in het begin van de periode. Hierbij wordt de frictieleegstand gedefinieerd als de leegstand die noodzakelijk is om de woningmarkt naar behoren te doen functioneren. De noodzakelijke frictieleegstand wordt geschat op 2,5 à 3,5%, afhankelijk van de migratiedruk.

$$\text{woningbehoefte (begin-eind)} = \{\text{huishoudenseind} \times (1 + \text{frictieeegstand}/100)\} - \text{huishoudensbegin}$$

Er wordt een frictieeegstand van 3% in rekening gebracht. De toepassing van bovenstaande formule geeft volgend resultaat :

woningbehoefte 2002-2017
gesloten prognose : **2.738** eenheden

1.3.2. Verdeling van de behoefte over het stedelijk gebied en het buitengebied

Het gedeelte van Kortrijk dat behoort tot het regionaalstedelijk gebied krijgt een taakstelling toebedeeld vanuit het Vlaams niveau. Enkel voor de delen die niet behoren tot het stedelijk gebied wordt de behoefte verder berekend en gebeurt de confrontatie tussen behoefte en aanbod. Als referentiejaar wordt 1991 gehanteerd.

	Totaal aantal particuliere woningen		Behoefte	
Kortrijk	28.818	100	2.738	100
Stedelijk gebied	24.543	85,17	2.232	85,17
Buitengebied	4.275	14,83	406	14,83

Tabel 40: Verdeling taakstelling wonen buitengebied versus stedelijk gebied

1.3.3. Verdeling van de behoefte per kern van het buitengebied

Van de woningbehoefte voor het deel van het buitengebied wordt verhoudingsgewijs de behoefte bepaald voor elke kern van het buitengebied. Deze verhouding komt overeen met het aandeel van het

woningbestand dat in deze kern (d.i. NIS-sectoren-morfologische agglomeratie) voorkomt t.o.v. het totaal gemeentelijk woningbestand.

Als referentiejaar wordt 1991 gehanteerd.

Er wordt aangenomen dat de behoefte voor het deel ten noorden boven de R8 voldaan wordt in het stedelijk gebied of in de kern St. Katharina op het grondgebied van Lendeledede of Kuurne.

	Totaal		NIS sectoren morf.agglomeraties	
Aalbeke	1.047	3,63	887	3,08
Rollegem	986	3,42	698	2,42
Bellegem	1.386	4,81	1.076	3,73
Kooigem	293	1,02	206	0,71

Tabel 41: Aantal particuliere woningen per kern van het buitengebied

	Kern	2738	NIS sectoren morf.agglomeraties	2738
Aalbeke	3,63%	99	3,08%	84
Bellegem	4,81%	132	3,73%	102
Kooigem	1,02%	28	0,71%	19
Rollegem	3,42%	94	2,42%	66
totaal		353		271

Tabel 42: Behoefte per kern van het buitengebied

1.3.4. Confrontatie woningaanbod en -behoefte

Onderstaande tabel confronteert het beschikbaar aanbod aan woonkavels met de geraamde behoefte volgens de gesloten prognose voor de periode 2002-2017.

	Aanbod	Behoefte	Balans
Aalbeke	172	99	+73
Bellegem	211	132	+79
Kooigem	52	28	+24
Rollegem	99	94	+5
totaal	534	353	+181

Tabel 43: Confrontatie woningaanbod en -behoefte

Uit de confrontatie van behoefte en aanbod blijkt dat het juridisch aanbod volstaat om te voldoen aan de behoefte tot 2017.

2. BEDRIJVIGHEID

2.1. Aanbod aan bedrijventerreinen

Kortrijk telt circa 621 ha die volgens het gewestplan gelegen zijn in zone voor milieubelastende industrie of in een zone voor kleine en middelgrote bedrijven. Circa 80 ha zijn gelegen in het buitengebied, 541 ha in het stedelijk gebied.

Er zijn verschillende typologieën van bedrijventerreinen:

- regionaal gemengde bedrijventerreinen;
- specifieke regionale bedrijventerreinen;
- lokale bedrijventerreinen.

De bedrijventerreinen kunnen gerealiseerd worden door de overheid of door privaat personen. Daarnaast zijn er bedrijventerreinen die ontstaan zijn als een groepering van bedrijven en zones die ingetekend zijn in functie van één bedrijf

Bij het berekenen van het aanbod wordt een opdeling gemaakt naar typologie. De basis voor de berekening is de inventaris die opgemaakt werd door de GOM West-Vlaanderen. Enkel de grondreserves die groter zijn dan 2500m² werden opgenomen in het aanbod.

Verder wordt er een onderscheid gemaakt tussen stedelijk gebied en buitengebied.

2.1.1. Stedelijk gebied

Het aanbod voor het stedelijk gebied bedraagt 123ha60.

Gemengde regionale bedrijventerreinen	49 ha 50
Bedrijventerreinen voor ambachtelijke bedrijven	14 ha 30
Specifieke regionale bedrijventerreinen	25 ha 50

Reservegebieden voor bestaande bedrijven	34 ha 30
Totaal	123 ha 60

Tabel 44: Aanbod bedrijventerreinen stedelijk gebied

2.1.2. Buitengebied

Het aanbod in het buitengebied bedraagt 8 ha.

Bedrijventerreinen voor ambachtelijke bedrijven	6 ha 50
Reservegebieden voor bestaande bedrijven	1 ha 50
Totaal	8 ha

Tabel 45: Aanbod bedrijventerreinen buitengebied

2.1.3. Zonevremde bedrijven

Kortrijk telt op zijn grondgebied circa 59 industriële en ambachtelijke bedrijven die zonevremd zijn of die bij uitbreiding gedeeltelijk zonevremd worden. 23 bedrijven werden behandeld in een eerste fase van het sectoraal BPA voor zonevremde bedrijven. De totale oppervlakte van bestemmingswijziging naar zone voor bedrijvigheid bedraagt 19ha85.

2.1.4. Overzicht van het aanbod

De tabel toont aan dat er een theoretisch aanbod is van 98 ha 40

	Oppervlakte (in ha)
Gemengd regionaal bedrijventerreinen	49 ha 50
Specifiek regionaal bedrijventerrein	25 ha 80
Lokale bedrijventerreinen	23 ha 30
Totaal	98 ha 40

Tabel 46: Overzicht theoretisch aanbod bedrijventerreinen

2.2. Taakstelling vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Voor de bepaling van de behoefte (= vraag) aan ruimte voor economische activiteiten zijn voor Vlaanderen prognoses gemaakt met gegevens uit 1991 over de secundaire en tertiaire economische sectoren. De behoefte aan ruimte voor economische activiteiten is in de bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen beleidsmatig vastgelegd op 10.000 ha tot 2007.

Concreet wordt voor Vlaanderen ten eerste 6.000 ha als af te bakenen oppervlakte aan bedrijventerreinen vooropgesteld (die beantwoordt aan de huidige groei van de economische activiteiten) en anderzijds wordt een oppervlakte van 4.000 ha als reserve-bedrijventerreinen vastgesteld (die op een onverwachte expansieve vraag vanuit de conjunctuur kan worden ingezet). Deze benadering is verankerd in de bindende bepalingen.

De behoefte aan bedrijventerreinen is niet gelijkmatig gespreid over Vlaanderen. De ongelijkmatige spreiding van de behoefte is beleidsmatig aangegeven in de ruimtebalans voor de bedrijventerreinen. De maximaal af te bakenen oppervlakte (effectief en als reserve) is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

(richtinggevend gedeelte) slechts vastgelegd tot op het niveau van iedere provincie.

Voor de provincie West-Vlaanderen resulteert dit in 1.222 ha af te bakenen bedrijventerreinen en de aanduiding van 815 ha reserve (samen 2.037 ha).

De behoefte aan bedrijventerreinen staat niet los van het aanbod van bedrijventerreinen. Het aanbod wordt gevormd door de bedrijventerreinen die vandaag op de plannen van aanleg voorkomen (referentie 1.1.1994).

Voor de provincie West-Vlaanderen betekent dit (na confrontatie tussen behoefte en aanbod, in ha bruto) 526 ha af te bakenen bedrijventerreinen en de aanduiding van 978 ha reserve (totaal 1.504 ha).

Beleidsmatig is geopteerd de bestaande concentratie te behouden en te versterken. In de bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is een procentuele verdeling inzake oppervlakte bedrijventerreinen tussen economische knooppunten en overige gemeenten opgenomen. Voor Vlaanderen ligt deze verhouding tussen 80%-85% voor de concentratie in economische knooppunten en 15%-20% voor de concentratie in de overige gemeenten. De provincie West-Vlaanderen kent een grotere spreiding van economische activiteiten dan het Vlaams gemiddelde, wat voor West-Vlaanderen resulteert in een verhouding van 76%-81% voor de concentratie in economische knooppunten en 24%-19% voor de concentratie in de overige gemeenten.

2.3. Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk – taakstelling bedrijvigheid

De taakstelling voor het regionaalstedelijk gebied Kortrijk werd opgegeven door het Vlaams Gewest bij het opstarten van de procedure voor afbakening van

het stedelijk gebied. De taakstelling is weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 47: Kwantitatieve taakstelling bedrijventerreinen van het stedelijk gebied Kortrijk in ha.

Provinciale verhouding	81/19 (basis 80%)	76/24 (basis 85%)
Af te bakenen bedrijventerreinen	0 ha	0 ha
Reserve-bedrijventerreinen	177 ha	143 ha

bron: AROHM-Afdeling Ruimtelijke Planning, maart 1998

Het "Voorstel van afbakening van het regionaal-stedelijk gebied Kortrijk, mei 2000" omvat een voorstel voor een invulling van de taakstelling bedrijventerreinen in het stedelijk gebied Kortrijk

Tabel 48: Overzichtstabel invulling van de taakstelling bedrijventerreinen voor het stedelijk gebied Kortrijk

Categorie van de taakstelling Type bedrijventerrein	Af te bakenen bedrijventerrein	Omzetting naar andere bestemming
Lokaal bedrijventerrein buitenstedelijk gebied	15 ha	
Zonevreemde bedrijven	95 ha	
Lokaal bedrijventerrein binnen stedelijk gebied	43 ha	
Gemengd regionaal bedrijventerrein	38 ha	
Zone voor kleinhandel	5 ha	
Zone voor transport en logistieke activiteiten	30 ha	
Industriegebied		-44 ha

en zone voor ambachtelijke terreinen		
Totaal	226 ha	- 44 ha

Bron: Voorstel van afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk, ontwerp van afbakening, mei 2000

De invulling werd als volgt geconcretiseerd. Enkel de gebieden van toepassing op het grondgebied van Kortrijk zijn hier weergegeven:

	Oppervlakte
Uitbreiding LAR	15 ha 20
Kortrijk Pottelberg	8 ha
Kortrijk-Marke Torkonjestraat	4 ha
Kortrijk Venning	3 ha
Kortrijk Mewaf	2 ha
Wevelgem en Kortrijk Bissegem	10 ha 30
Totaal	42 ha 80

Tabel 49: Overzicht verdeling taakstelling per bedrijventerrein

2.4. Ruimte voor herlokalisatie van bedrijven uit de kernen Aalbeke, Rollegem en Bellegem en de omgeving ervan

De 15 ha reservatie voor lokale bedrijventerreinen buiten het stedelijk gebied (zie tabel hierboven) geldt voor het volledige stedelijk gebied. Een gedeelte daarvan kan worden toegeschreven aan de stad Kortrijk. Daarbij komen enkel de kernen Aalbeke, Rollegem en Bellegem in aanmerking. Deze kernen zijn in het provinciaal structuurplan geselecteerd als herlokalisatiehoofddorpen, wat inhoudt dat het lokaal bedrijventerrein verweven moet zijn met het wonen en dit enkel voor herlokalisatie van bedrijven uit de kern en de omgeving ervan.

2.4.1. Berekening van de behoefte

De berekening van de behoefte is gebeurd overeenkomstig het beleidskader van het provinciaal structuurplan West-Vlaanderen, namelijk op basis van kennis van de vraag naar bedrijfsgrond. Er werd een enquêteering gevoerd bij de bestaande bedrijven.

Aantal aangeschreven bedrijven:

- 428 enquêteformulieren werden verspreid
- 103 of 24% van de bedrijven hebben op de enquête gereageerd.

Tijdens de planperiode zal in nauw overleg met de bedrijven een nieuw onderzoek uitgevoerd worden om na te gaan of de circa 75% bedrijven die niet op de enquête geantwoord hebben, weldegelijk geen behoefte hebben aan uitbreiding.

Uit de enquête blijkt dat er een totale behoefte is van 8 ha 31 waarvan 5 ha 16 effectieve ruimte voor uitbreiding en 3 ha 15 reserve.

Voor een deel van de bedrijven werd door het opmaken van het sectoraal BPA een oplossing geboden. Uitbreiding ter plaatse werd mogelijk gemaakt.

Er blijft een behoefte aan ruimte voor herlokalisatie van 6 ha 37 waarvan 3 ha 82 effectief en 2 ha 55 reserve.

De behoefte is deels voor regionale bedrijven, deels voor lokale. Bedrijven groter dan 5000m² worden beschouwd als zijnde regionaal.

Bij opsplitsing stellen we vast dat er een behoefte is van 5 ha 10 voor herlokalisatie van regionale bedrijven.

Deze bedrijven moeten bij herlokalisatie ruimte krijgen in de regionale bedrijventerreinen in het stedelijk gebied.

Blijft een behoefte van 1 ha 27 voor herlokalisatie van lokale bedrijven.

2.4.2. Toetsing aanbod-behoefte

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de confrontatie tussen behoefte en aanbod voor lokale bedrijven in het buitengebied.

	Aanbod	Behoefte	Verschil
Buitengebied	6 ha 54	1 ha 27	5 ha 27

Tabel 50: Toetsing aanbod-behoefte lokale bedrijventerreinen en buitengebied

Tabel 51: Resultaten enquête bedrijven buitengebied

Onderstaande tabellen geven de resultaten weer van de enquête.

bedrijf						RUIMTEBEHOEFTE (m ²)					
	bebouwd	verhard	reserve	nieuwe locatie	uitbr. best. locatie						
1 Desmet bvba	Aalbekekerkstraat	21	Aalbeke	alg. bouwwerken	400	200		x			
2 Dema Design bvba	Moeskroensesteenweg	154	Aalbeke	schrijnwerkerij	1.250	1.250	2.500	x			
3 Monserrez nv	Moeskroensesteenweg	212	Aalbeke	garage/autohandel	2.000	3.000	2.000			x	
4 St. Cornil	Aalbekeplaats	15	Aalbeke	restaurant	200	50					
5 Degrande bvba	Doornikserijksweg	117	Bellegem	garage/takeldienst		1.000	1.500				x
6 Myldes nv	Doornikserijksweg	95	Bellegem	argo- en industriebouw	3.000	1.000	1.500				x
7 Demuyne & Vansteelandt nv	Kwaburgstraat	19	Bellegem	autobus/reisbureau	4.000	10.000		x			
8 Bockor	Kwaburgstraat	5	Bellegem	brouwerij	4.000	2.000	10.000	x			
9 Vervaeke bvba	Zwingelhoek	7	Bellegem	electriciteit/automatisering	800	150	1.000	x			
10 Gheysen nv	Aardbeziënstraat	34	Heule	transport/distributie	200	500	1.000				x
11 Tibergyn nv	Izegemsestraat	421	Heule	wegeniswerken	3.000	8.000	10.000	x			
12 Tredici bvba	Landweg	4b	Kooigem	groothandel meubelen	500			x			
13 Devolder Motors bvba	Koninklijkestraat	1	Kooigem	garage/autohandel	600	600	1.000	x			
14 Polet	Schreiboornstraat	1	Rollegem	landbouwproducten		1.500					x
15 Vandermeersch bvba	Groene Dreef	46	Rollegem	alg. bouwwerken	500			x			
16 Daenekindt B. bvba	Lapestraat	157	Rollegem	tuin en landschapsarch.	450	300	1.000	x			
17 Ch. Delvoy nv	Munkendoornstraat	11	Kortrijk	textiel		1.200					x
					20.900	30.750	31.500	25%	37%	38%	
					51.650			62%			
					83.150			100%			

					RUIMTEBEHOEFTE (m ²)					
"herlocalisatiebedrijven"					bebouwd	verhard	reserve	op zoek naar nieuwe locatie	nieuwe locatie gekend *	
1	Desmet bvba	aalbekekerkstraat	21	Aalbeke	alg. bouwwerken	400	200		x	
2	Dema Design bvba	Moeskroensesteenweg	154	Aalbeke	schrijnwerkerij	1.250	1.250	2.500	x	
3	St. Cornil	Aalbekeplaats	15	Aalbeke	restaurant	200	50			
4	Demuyncq & Vansteelandt nv	Kwaburgstraat	19	Bellegem	autobus/reisbureau	4.000	10.000		x	
5	Bockor	Kwaburgstraat	5	Bellegem	brouwerij	4.000	2.000	10.000	x	
6	Vervaeke bvba	Zwingelhoek	7	Bellegem	electriciteit/automatisering	800	150	1.000	x	
7	Tibergyn nv	Izegemsestraat	421	Heule	wegeniswerken	3.000	8.000	10.000		x
8	Tredici bvba	Landweg	4b	Kooigem	groothandel meubelen	500			x	
9	Devolder Motors bvba	Koninklijkestraat	1	Kooigem	garage/autohandel	600	600	1.000	x	x
10	Vandermeersch bvba	Groene Dreef	46	Rollegem	alg. bouwwerken	500			x	
11	Daenekindt B. bvba	Lapestraat	157	Rollegem	tuin en landschapsarch.	450	300	1.000	x	x

* in Kortrijk

15.700	22.550	25.500	25%	35%	40%
38.250			60%		
63.750			100%		

					RUIMTEBEHOEFTE (m ²)					
"herlocalisatiebedrijven"-regionaal					bebouwd	verhard	reserve	op zoek naar nieuwe locatie	nieuwe locatie gekend *	
4	Demuyncq & Vansteelandt nv	Kwaburgstraat	19	Bellegem	autobus/reisbureau	4.000	10.000		x	
5	Bockor	Kwaburgstraat	5	Bellegem	brouwerij	4.000	2.000	10.000	x	
7	Tibergyn nv	Izegemsestraat	421	Heule	wegeniswerken	3.000	8.000	10.000		x
9	Devolder Motors bvba	Koninklijkestraat	1	Kooigem	garage/autohandel	600	600	1.000	x	x

* in Kortrijk

11.600	20.600	21.000	22%	39%	39%
32.200			61%		
53.200			100%		

					RUIMTEBEHOEFTE (m ²)					
"herlocalisatiebedrijven"-lokaal					bebouwd	verhard	reserve	op zoek naar nieuwe locatie	nieuwe locatie gekend *	
1	Desmet bvba	aalbekekerkstraat	21	Aalbeke	alg. bouwwerken	400	200		x	
2	Dema Design bvba	Moeskroensesteenweg	154	Aalbeke	schrijnwerkerij	1.250	1.250	2.500	x	
3	St. Cornil	Aalbekeplaats	15	Aalbeke	restaurant	200	50			
6	Vervaeke bvba	Zwingelhoek	7	Bellegem	electriciteit/automatisering	800	150	1.000	x	
8	Tredici bvba	Landweg	4b	Kooigem	groothandel meubelen	500			x	
9	Devolder Motors bvba	Koninklijkestraat	1	Kooigem	garage/autohandel	600	600	1.000	x	x
10	Vandermeersch bvba	Groene Dreef	46	Rollegem	alg. bouwwerken	500			x	
11	Daenekindt B. bvba	Lapestraat	157	Rollegem	tuin en landschapsarch.	450	300	1.000	x	x

* in Kortrijk

4.700	2.550	5.500	37%	20%	43%
7.250			57%		
12.750			100%		

