KENNISCENTRUM
VLAAMSE STEDEN
-
interlokale vereniging

COMPLEXE STADSPROJECTEN

draaiboek

Naam website KCVS

STEDENBOUWKUNDIG PLAN

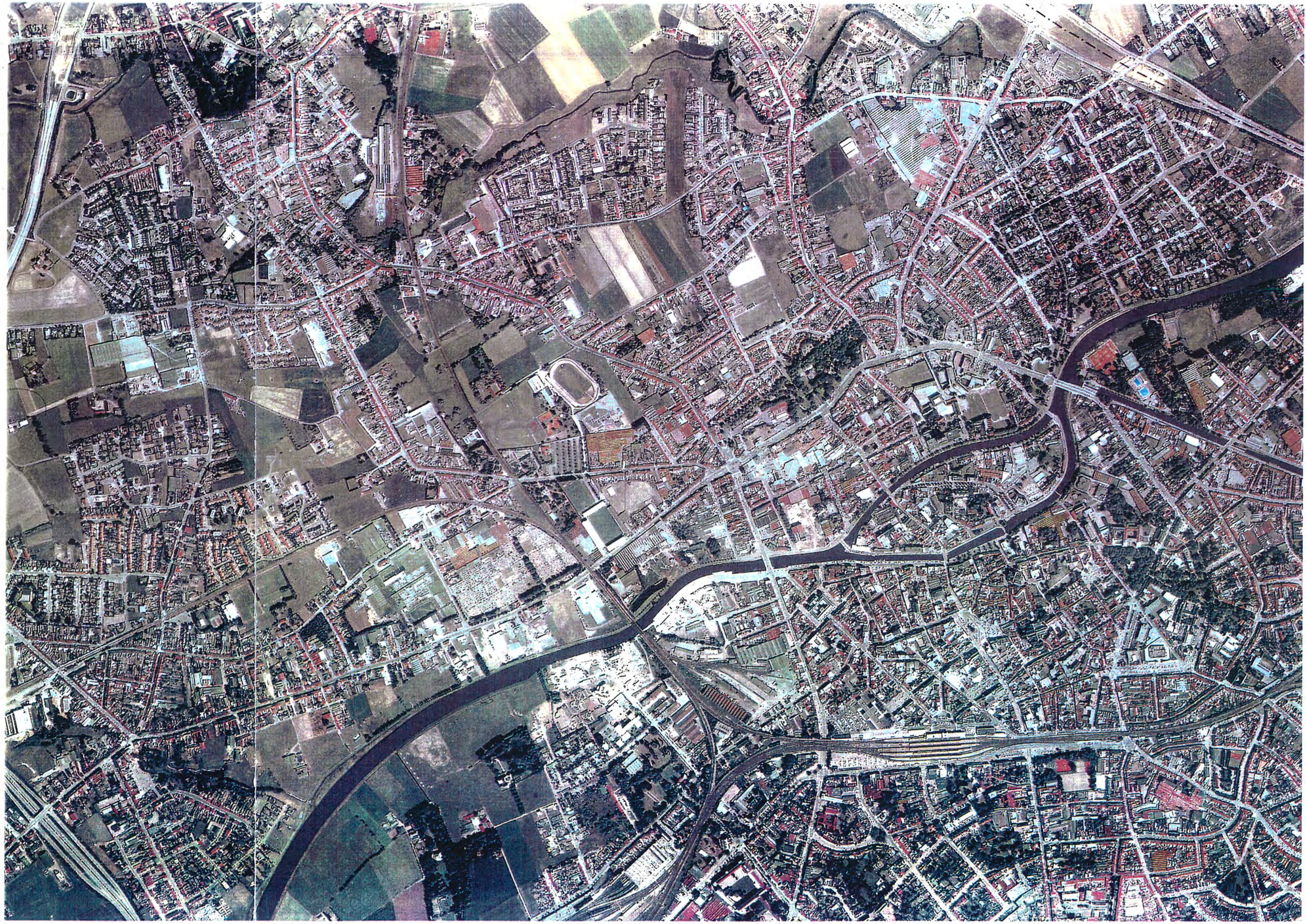
Oorspronkelijke naam document
Studie van de doortocht van de Leie te Kortrijk

Project
Leiewerken Kortrijk

MGH

Studie van de doortocht van de Leie te Kortrijk

leiedal



Stuurgroep Leie

Stad Kortrijk:
- dhr. A. Sansen, Burgemeester
- mevr. H. Demedts, Schepen
- dhr. E. Soete, Stadssecretaris
- dhr. F. Van Walleghem, Stadsingenieur
- dhr. F. Van Den Bossche, Ir. dienst stedebouw
- dhr. J. Vermandere, Ing.
- dhr. R. Stock, Ir. dienst wegen en waterlopen
- dhr. J.P. Vandewinckele, Ing. dienst verkeersveiligheid

Administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen:
- dhr. J. Demoen, Directeur-Generaal
- dhr. L. Clinkers, Inspecteur-Generaal
- dhr. H. Verslype, Inspecteur-Generaal
- dhr. P. Spruytte, Hoofingenieur-Directeur
- dhr. R. Goetinck, ea. Ingenieur.
- dhr. L. Claerbout, Onderbureauchef

Administratie Wegeninfrastructuur en Verkeer:
- dhr. F. Desmyter, Inspecteur-Generaal
- dhr. E. De Winne, Inspecteur-Generaal
- dhr. A. Noë, Hoofdingenieur-Directeur
- dhr. W. Lievens, ea. Ingenieur-Hoofd van dienst

Intercommunale Leiedal:
- dhr. H. Jult, arch. stedebouwkundige dienst
- dhr. K. Debaere, ir. stedebouwkundige dienst

Bestuur Monumenten & Landschappen - Brugge:
- dhr. G. Gevaert, Adj.-Adviseur-Hoofd van dienst

Bestuur Ruimtelijke Ordening - Brugge:
- dhr. G. Braeckman, Hoofdingenieur-Directeur

Administratie Milieu Natuur en Landinrichting:
- dhr. Vermoortel, ea. Inspecteur-Hoofd van dienst

Administratie Ruimtelijke Ordening en Huisvesting:
- dhr. G. Sagon, Hoofingenieur-Directeur
- dhr. C. Verbruggen, Adj.-Adviseur

N.M.B.S. - District Noordwest - Afd. I:
- dhr. L. Audenaert, ir.
- dhr. Bambust, ir.
- dhr. Tuypens, ir.

Technische werkgroep: Cel Leie

Administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen:
- dhr. P. Spruytte, Hoofingenieur-Directeur
- dhr. R. Goetinck, ea. Ingenieur
- dhr. L. Claerbout, Onderbureauchef

Administratie Wegeninfrastructuur en Verkeer:
- dhr. A. Noë, Hoofdingenieur-Directeur
- dhr. W. Lievens, ea. Ingenieur-Hoofd van dienst
- dhr. J. Vandeputte, ea. Ingenieur-Hoofd van dienst

Stad Kortrijk:
- dhr. F. Van Walleghem, Stadsingenieur
- dhr. F. Van Den Bossche, Ingenieur dienst stedebouw
- dhr. R. Stock, Ingenieur dienst wegen en waterlopen
- dhr. J.P. Vandewinckele, Ing. dienst verkeersveiligheid

Intercommunale Leiedal:
- dhr. H. Jult, arch. stedebouwkundige dienst
- dhr. K. Debaere, ir. stedebouwkundige dienst

1992-1993

Samenstelling rapport:

Intercommunale Leiedal
Stedebouwkundige dienst

Kennedypark 10
8500 Kortrijk

Herman Jult

Pierre Duc
Hans Van den Heede

Inhoud

Inleiding 3

Studie globaal concept 5

Deel 1: Leie 5

Algemene stedebouwkundige uitgangspunten 6
Syntheseplan protocol 8
Knelpunten 9
Onderzoek knelpunten: nieuwe voorstellen 10

Deel 2: Westelijke stadsuitbreiding 17

Algemene stedebouwkundige uitgangspunten 17
Syntheseplan protocol 20
Knelpunten 21
Onderzoek knelpunten: nieuwe voorstellen 22
Nieuw synteseplan: westelijke stadsuitbreiding 31

Detailuitwerking per zone 37

Groeningebrug, Dambrug, Collegebrug 38
Budabrug, Kasteelbrug 47
Gerechtshofbrug 53
Westelijke ringbrug en stadsuitbreiding 59

Overzichtsplannen 61

Algemeen synteseplan 62
Algemeen onteigeningsplan 64
Grenzen onteigening 64
Grenzen bebouwing 66
Algemeen coördinatenplan 68

leiedal

Inleiding

De moderniseringswerken van de Leie in de doortocht van Kortrijk zijn het noodzakelijke gevolg van de eerder genomen beslissing, om de Leie vanaf de franse grens tot de Gentse ringvaart bevaarbaar te maken voor schepen van 1350 ton.

De doortocht van de Kortrijkse binnenstad vormt de laatste schakel in het omvangrijke pakket aanpassingswerken, die in de loop van de laatste decennia aan de Leie werden uitgevoerd.

Omdat het om een belangrijke ingreep gaat, die het toekomstig gezicht van de Kortrijkse binnenstad voor een groot deel mee bepaalt, werd tussen de hogere overheid en de Stad Kortrijk een aantal afspraken vastgelegd, in twee zogenaamde protocollen.

In hoofdzaak werden volgende punten overeengekomen:

1 Een akkoord over een aantal technische randvoorwaarden, i.v.m. tracé, hoogte van de bruggen, bochtstralen ...

2 De uitvoering van een nieuw westelijk deel van de stadsring, samen en gelijktijdig met de uitvoering van de moderniseringswerken aan de Leie.

3 Het voorafgaandelijk bestuderen van het stedebouwkundig effect van de werken: het vastleggen van de onteigeningsgrenzen en de stedebouwkundige randvoorwaarden voor de herbebouwing van de restgronden.

4 Een samenwerkingsmodel voor permanent overleg

5 Een vooraf vastgelegd uitvoeringsplan, in fasen.

De opdracht voor de - in punt 3 aangehaalde - stedebouwkundige studie werd aan de Intercommunale Leiedal toevertrouwd.

Dit rapport geeft een beknopte samenvatting van de studie. Voor meer details wordt verwezen naar de verslagen van de werkgroep Cel Leie en van de Stuurgroep.

Studieopdracht

"Het opmaken van de nodige studies voor de stedebouwkundige afwerking van de omgeving van de Leie in de doortocht te Kortrijk en van de nieuw aan te leggen westelijke ring, om te komen tot een (her)opbouw van een volwaardige stedelijke struktuur."

De studie behelst ook de voorstellen van onteigeningen die hiervoor nodig zijn.

Konkreet omvat de studie:

1. De studie inzake de aanpassing en **herstel van het stedelijk weefsel**

2. De studie inzake de funktionele en stadslandschappelijke **integratie van de nieuwe infrastrukturen** (exclusief nutsvoorzieningen)

3. De studie inzake de funktionele en stadslandschappelijke aanpassing en herinrichting van het door de Leieverbreding beïnvloed **openbaar domein**.

Rapport

Het rapport werd opgebouwd in 3 hoofdstukken.

1 Een eerste hoofdstuk kan omschreven worden als de zoektocht naar een **globaal concept** voor de ganse ingreep.

De doortocht van de Leie en de realisatie van de westelijke stadsring hebben een zeer uiteenlopende problematiek.

Beide onderdelen van de studie werden parallel en gelijktijdig onderzocht. Omwille van de leesbaarheid, worden ze in de tekst na elkaar behandeld.

2 Het tweede hoofdstuk gaat meer in detail in op de **konkrete invulling**:

- de integratie van de nieuwe structuren: bruggen, tunnels, infrastructuur
- de invloed van deze wijzigingen op de directe omgeving
- een voorstel voor de nieuwe aanleg van het openbaar domein

3 Het derde hoofdstuk bespreekt het algemeen onteigeningsplan, de grenzen van de bebouwing en het algemeen coördinatenplan.

Het aangepast faseringsplan en de aangepaste raming van de uitvoeringskosten, maken geen deel uit van deze studie.
Zij werden door de Administratie Waterinfrastruktuur en Zeewezen en de Administratie Wegeninfrastruktuur en Verkeer opgemaakt.

Studie globaal concept

Deel 1: Leie

In beide delen wordt een zelfde werkwijze gevolgd:

1 Vooraf overeengekomen randvoorwaarden

2 Algemene stedebouwkundige visie: stedebouwkundige randvoorwaarden.

3 Toetsing van deze visie aan het protocolplan

4 Knelpunten

5 Keuze uit de verschillende scenario's: nieuwe deeloplossingen

6 Nieuw synteseplan

Vooraf vooropgestelde randvoorwaarden

Om de Leie bevaarbaar te kunnen maken voor schepen van 1350 ton, moet rekening gehouden worden met de vastgelegde normen, die in de binnenscheepvaart gehanteerd worden.

In hoofdzaak omvatten de moderniseringswerken drie ingrijpende wijzigingen , die allen het gevolg zijn van de grotere afmetingen van de schepen: 7.20 m

1 In lege toestand, hebben schepen van 1350 ton een **vrije hoogte van 6.50 m** nodig, onder de bruggen, over de volledige breedte van de rivier. De bestaande onderdoorgangen van 4m boven het water (**Peil 10.18**) moeten dus ongeveer 2.50m verhoogd worden.

2 De grote schepen zijn ongeveer tweemaal zo lang (80 m.) als de schepen met een laadvermogen van 300 ton. Ze zijn 9.50 m breed i.p.v. 5 m. Het maneuvreren met de boten, vooral stroomafwaarts, vraagt ruimere bochtstralen dan de bestaande.
Na onderling overleg werd overeengekomen om de **bochtstralen minimum 550 m** groot te maken.

De verschillende bruggen (van de spoorwegbrug in het westen, tot de Groeningebrug in het oosten) vormen vaste hindernissen voor de scheepvaart. Er moet gestreefd worden naar een vloeiende overgang van de verschillende bochtstralen. Te grote bochtstralen zouden wellicht grote onteigeningen vragen, wat dan weer niet gewenst wordt.

3 De bredere schepen vragen een bredere Leie. Rekening houdend met het eventuele kruisen van twee schepen in de doortocht, wordt een **minimum breedte van 32 m** vooraf vastgelegd.

Algemene stedebouwkundige uitgangspunten

Vooraleer konkreet op de verschillende facetten van de problematiek in te gaan, is het belangrijk een algemene visie (wensenpakket) op de zaak te formuleren. Deze uitgangspunten vormen de basis en tevens het referentiekader van de globale studie.

Algemene stedebouwkundige uitgangspunten

1

Herwaardering van de Leie in de stad door directere betrokkenheid met het water.

De grotere schepen vragen meer maneuvreer-ruimte, dus grotere bochtstralen en een bredere waterloop met hogere bruggen. De herkalibrering zal van de 'kleine Leie' in de toekomst de 'grote Leie' maken; het profiel van de oude Leie zal merkelijk smaller zijn dan dat van de nieuwe Leie.

De ene Leie heeft het karakter van een (druk) bevaren scheepvaartroute, de andere van een stille rivierarm in het stadscentrum, met toeristisch recreatieve mogelijkheden.

Om de aanwezigheid van de rivier in de stad te versterken, wordt over het volledige traject van de doortocht best gekozen voor **lage continue oevers.**

Het gemotoriseerd verkeer langs deze oevers moet zoveel mogelijk beperkt gehouden worden tot binnenstedelijk verkeer; te veel verkeersdrukte langs de kaaien zou immers een obstakel vormen tussen water en bebouwing, wat moet vermeden worden.

2

Typeren van de eigenheid van de verschillende delen.

Een belangrijk deel van het Kortrijkse stadscentrum ligt aan de oevers van de Leie. Deze oevers worden echter niet overal op een gelijkwaardige manier op de stadskern betrokken.

De nieuwe ingrepen kunnen een stimulans betekenen om het eigen karakter van de verschillende delen te benadrukken en duidelijker vorm te geven.

Zo onderscheiden we:

-de noordelijke oever:
tussen beide stadsringbruggen aan te leggen, als een continue verbinding met een doorlopend fietspad langs het water, een parkeerstrook en een wandelpad onder de bomen.

-de zuidelijke oever:
aan te leggen als een rustige wandelweg langs de Leie tussen de stadsring en het centrum; op Buda als een wandelweg, die de beide groene uiteinden van het eiland met elkaar verbindt.

- de oevers van de oude Leie:
ten westen van de Broeltorens te typeren als een homogene historische stedelijke ruimte rond de Leie. De rivier wordt op die plaats ingesloten tussen de stadskaaien (Broelkaai, Verzetskaai, Reepkaai en Dolfijnkaai, Vismarkt en Kasteelkaai) waardoor de indruk ontstaat van twee enorme stenen waterbekkens , begrensd door de Broelbrug en de nieuwe Kasteelbrug, centraal gescheiden en tevens verbonden door de Leiebrug;

ten oosten, aan te leggen als wandel-fietspad, gelegen aan de groene rivieroever zonder kaaien, afgeboord met steigers voor pleziervaartuigen, ingesloten tussen Broelbrug en Dambrug.

3

De Leiebruggen van de stadsring vormen de scheiding tussen binnenstad en landschap. Rond de bruggen ontstaan groene overgangsgebieden, die tevens de eindpunten vormen van de stedelijke oevers.

De aansluiting van het verkeer op de stadsring met het verkeer van en naar de binnenstad, moet gebeuren op een manier, die het eerder beschreven principe van de lage oevers niet in het gedrang brengt.
Deze groene overgangsgebieden scheiden binnenstad en landschap, maar verbinden tevens de noordelijke met de zuidelijke oever.

De gekozen verkeersoplossing mag dan ook geen hinder vormen voor een intens recreatief gebruik van dit park; ze moet eveneens kaderen in een globale verkeersoplossing voor de volledige kleine stadsring.

Omwille van de lawaaihinder van het verkeer op de (hoge) bruggen, moet de ruimte rond de bruggen zoveel mogelijk vrij gehouden worden van bewoning en bebouwing, en bij voorkeur volledig ingevuld worden als groen gebied of open ruimte.

4

Continue noord-zuid verbindingen voor voet-gangers en fietsers.

Bestaande fiets- of voetgangersverbindingen, die momenteel vanuit de binnenstad naar de Leie toe lopen, en daar aansluiten op de fietspaden langs de oevers, kunnen in de toekomst verder doorgetrokken worden naar het noorden, mits de aanleg van voetgangersbruggen. De lokalisatie van deze bruggen moet gebeuren in functie van deze assen.
Op deze manier kan de binnenstad beschikken over een netwerk van veilige fietsverbindingen, aansluitend op de stadsring, dat weinig of niet gehinderd wordt door het autoverkeer.

5

Bundelen van de onteigeningen, zodat het stedebouwkundig herstel na de ingreep kan beperkt blijven tot enkele homogene delen

Bij het vastleggen van de onteigeningsgrenzen moet voldoende ruimte vrijgehouden worden voor het herstellen van de bebouwing na de ingreep.
De oplossing die **homogene** herbebouwing mogelijk maakt moet de voorkeur krijgen t.o.v. meer verspreide herbebouwing.

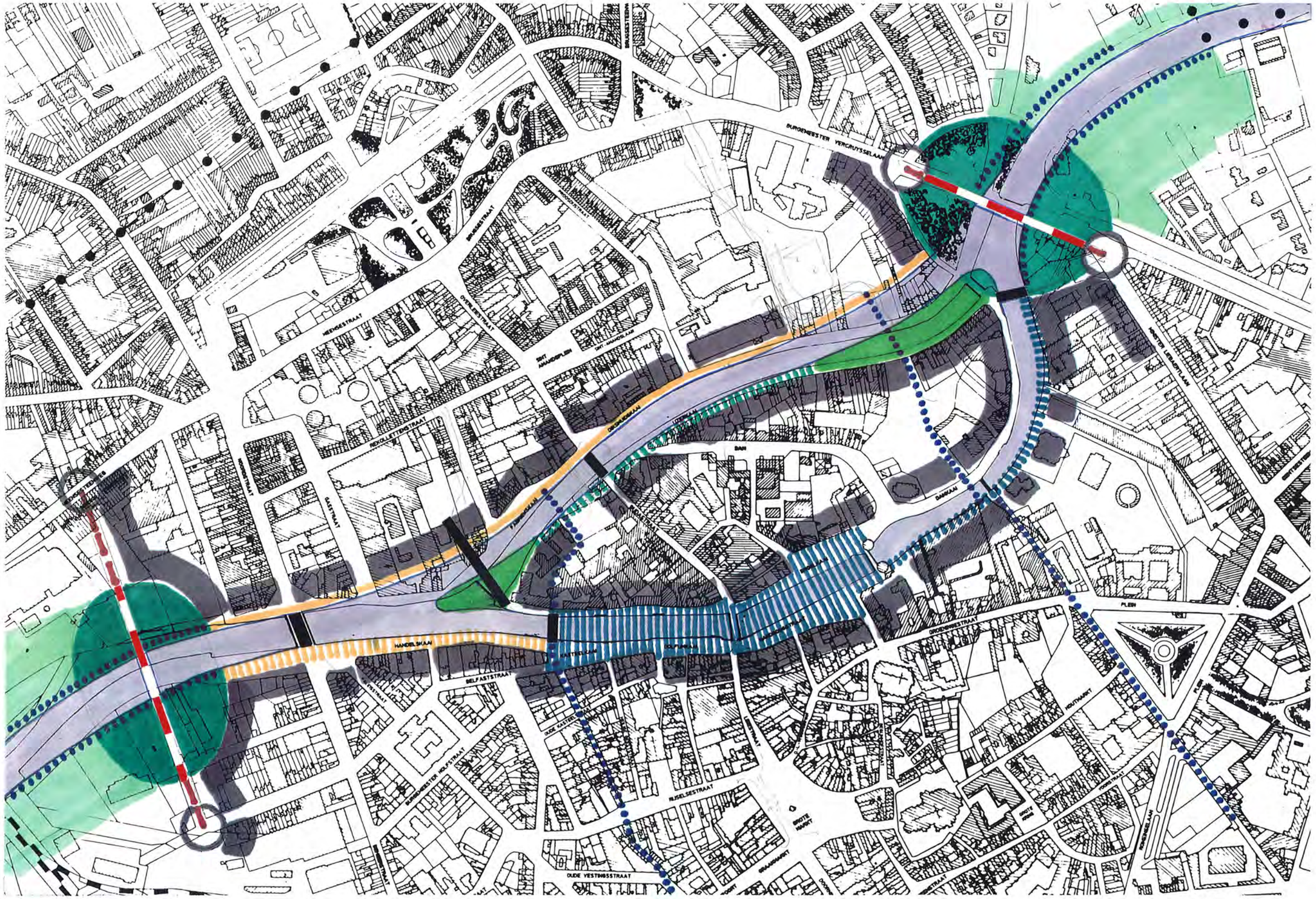
6

Binnenstedelijke verbinding Overleie-Centrum: een nieuwe betekenis voor de bestaande as Noordstraat-Beheerstraat

De aanleg van een nieuw westelijk deel van de stadsring brengt met zich mee dat de as Noordstraat-Beheerstraat opnieuw een betekenis kan krijgen als **binnenstedelijke verbinding** tussen Overleie en de rest van de binnenstad.

Deze nieuwe stedebouwkundige kontekst is belangrijk voor de ontwikkeling en integratie van de te realiseren westelijke stadsuitbreiding.

De te verwachten herwaardering van deze straat, na het wegvallen van de huidige ernstige verkeershinder, zal een stimulans betekenen voor de uitbouw van het nieuwe stadsdeel, dat zich struktureel en materieel sterk op deze as zal enten.



Studie globaal concept - Deel 1: Leie

leiedal

Synteseplan protocol

Het synteseplan bij het protocol van 26.01.1992 voorziet in het in situ vervangen van de bestaande stadsbruggen door nieuwe.
Aansluitend op de nieuwe Reepbrug werd een nieuwe vlakke brug toegevoegd over de oude Leie, de Kasteelbrug. De nieuwe Dambrug werd voorzien als kleine brug over de oude Leie.
Om de onteigeningen en de afbraak van bebouwing in het centrum beperkt te kunnen houden, werden Budabrug en Gerechtshofbrug als bewegende bruggen ingevuld.
Op die manier wordt de Reepbrug de enige vaste verbinding tussen het centrum en Overleie.

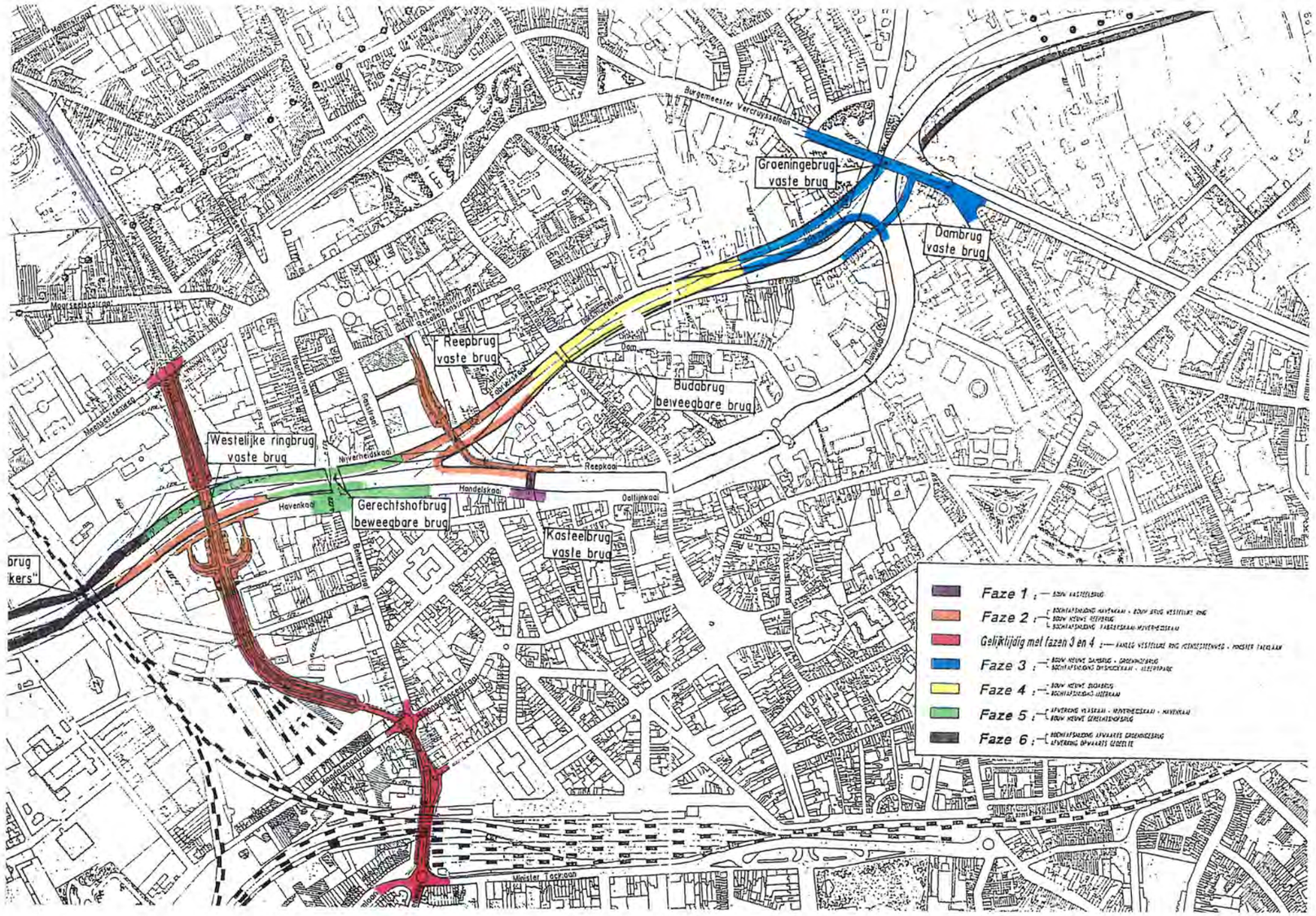
De Groeningebrug werd analoog aan de bestaande brug opgelost. De nieuwe brug van de westelijke stadsring, werd ten westen van de Gerechtshofbrug ingeplant.

In het synteseplan worden de 5 bestaande bruggen dus vervangen door 7 nieuwe, waarvan 5 over de nieuwe Leie en 2 over de oude Leie.

Bruggen over de nieuwe Leie
- Vaste: Westelijke ringbrug
  Reepbrug
  Groeningebrug
- Bewegende: Gerechthofbrug
  Budabrug

Bruggen over de oude Leie
Kasteelbrug
Dambrug

Voetgangersbruggen: niet gelokaliseerd



Knelpunten

Een konfrontatie van de opties in het synteseplan met de algemene uitgangspunten van de studie, leidt tot een aantal knelpunten, die bij het opmaken van een globaal stedebouwkundig concept moeten weggewerkt worden.

1

Het concept van de nieuwe **Groeningebrug** en **Reepbrug** is in strijd met de vooropgestelde keuze voor lage continue oevers langs de nieuwe Leie.

Inplanting en vormgeving van beide bruggen moeten opnieuw in vraag gesteld worden.

2

Door de aanleg van een nieuwe westelijke stadsring, krijgt de as Noordstraat - Beheerstraat weliswaar nieuwe mogelijkheden als binnenstedelijke verbinding, maar zijn betekenis wordt in de voorgestelde oplossing erg beperkt door de bewegende **Gerechtshofbrug**, die zorgt voor tijdelijke onderbrekingen.
Alle binnenstedelijke Noord-Zuid verkeersstromen worden op die manier naar de Reepbrug geleid, en via de Kasteelbrug naar de Kasteelkaai.

De keuze voor de **Reepbrug** als enige vaste Noord-Zuid verbinding moet dus ook vanuit verkeerstechnisch oogpunt opnieuw geëvalueerd worden.

3

De Leiebruggen die deel uitmaken van de stadsring werden in het voorgestelde plan als afzonderlijke konstrukties behandeld. Nochtans hebben beide bruggen heel wat gemeen.

Er moet onderzocht worden in welke mate beide bruggen parallel kunnen ontworpen worden, zowel vanuit een sluitend concept voor de volledige kleine stadsring, als vanuit de algemene visie op de Leie, zoals eerder geformuleerd.

De **Westelijke ringbrug** en de **Groeningebrug**, met hun gelijkaardige, maar toch specifieke omgevingen moeten vanuit deze gezichtshoek herbekeken worden.

4

Tussen Gasstraat en Schinkelstraat, in de omgeving van de Groeningebrug en de Westelijke ringbrug zijn de **herbebouwingsmogelijkheden** nog niet voldoende onderzocht en op een eenvoudige en homogene manier vastgelegd.
Dit aspekt moet mee aan bod komen bij het herdefiniëren van de bruggen en van hun omgeving.

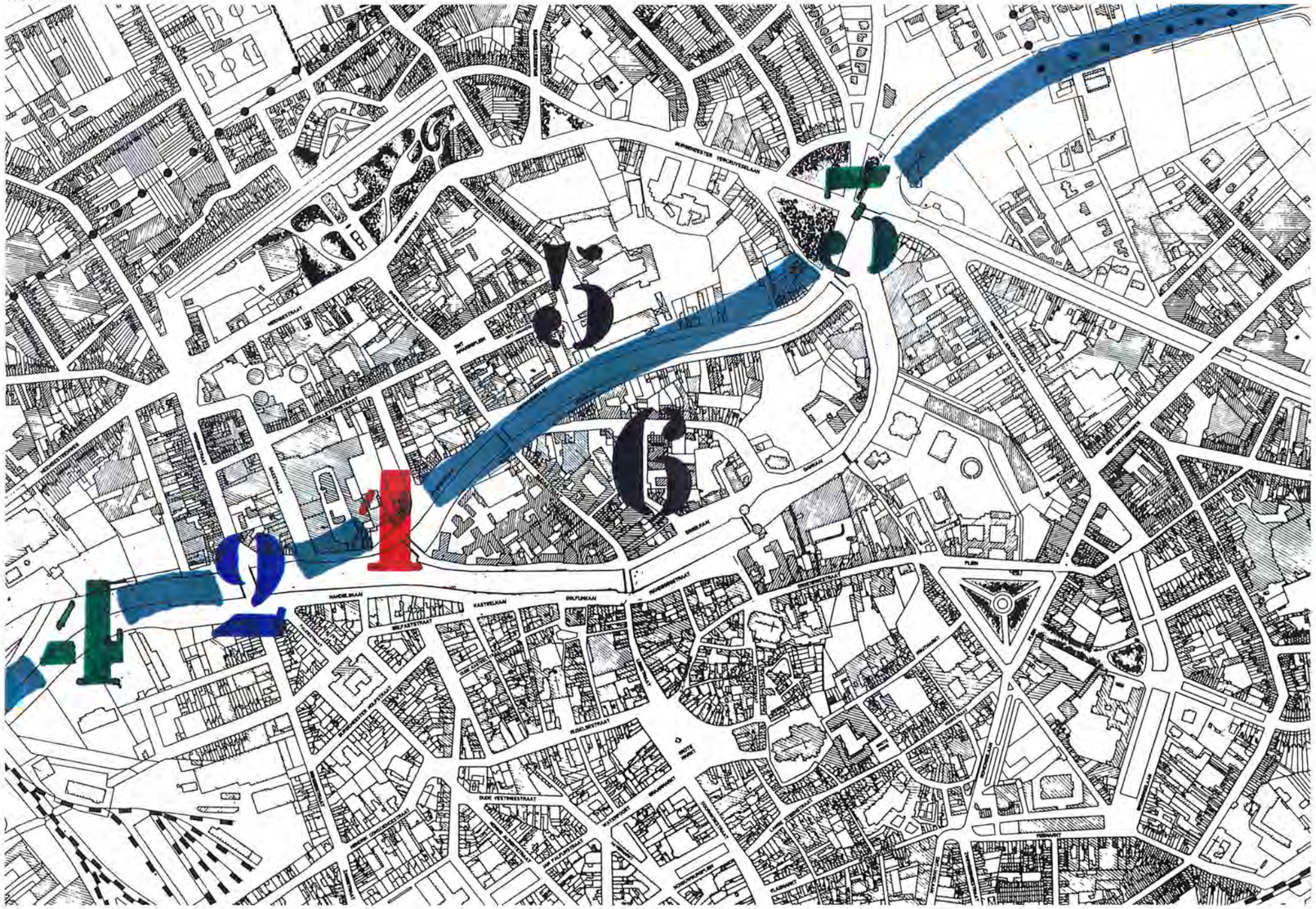
Ook het stedebouwkundig belang van de nieuwe uiteinden van Buda, moet beter onderbouwd worden.

5

Bij het opnieuw bestuderen van de verschillende bruggen, mag niet uit het oog verloren worden, dat de **nadelige nevenaspekten** voor de scheepvaart, die inherent waren aan de voorgestelde oplossingen in het synteseplan, zoveel mogelijk moeten weggewerkt worden.
Bijvoorbeeld kan gedacht worden aan het beperken of weglaten van bewegende bruggen (hinderlijk en duur) en waar mogelijk, het verruimen van de bochtstralen en het optimaliseren van het tracé.

Knelpunten

1. Reepbrug + omgeving
2. Gerechtshofbrug + omgeving
3. Groeningebrug + omgeving
4. Westelijke ringbrug + omgeving
5. Langswegenis op de oevers
6. Uitbreiding van Buda



Onderzoek knelpunten, nieuwe voorstellen

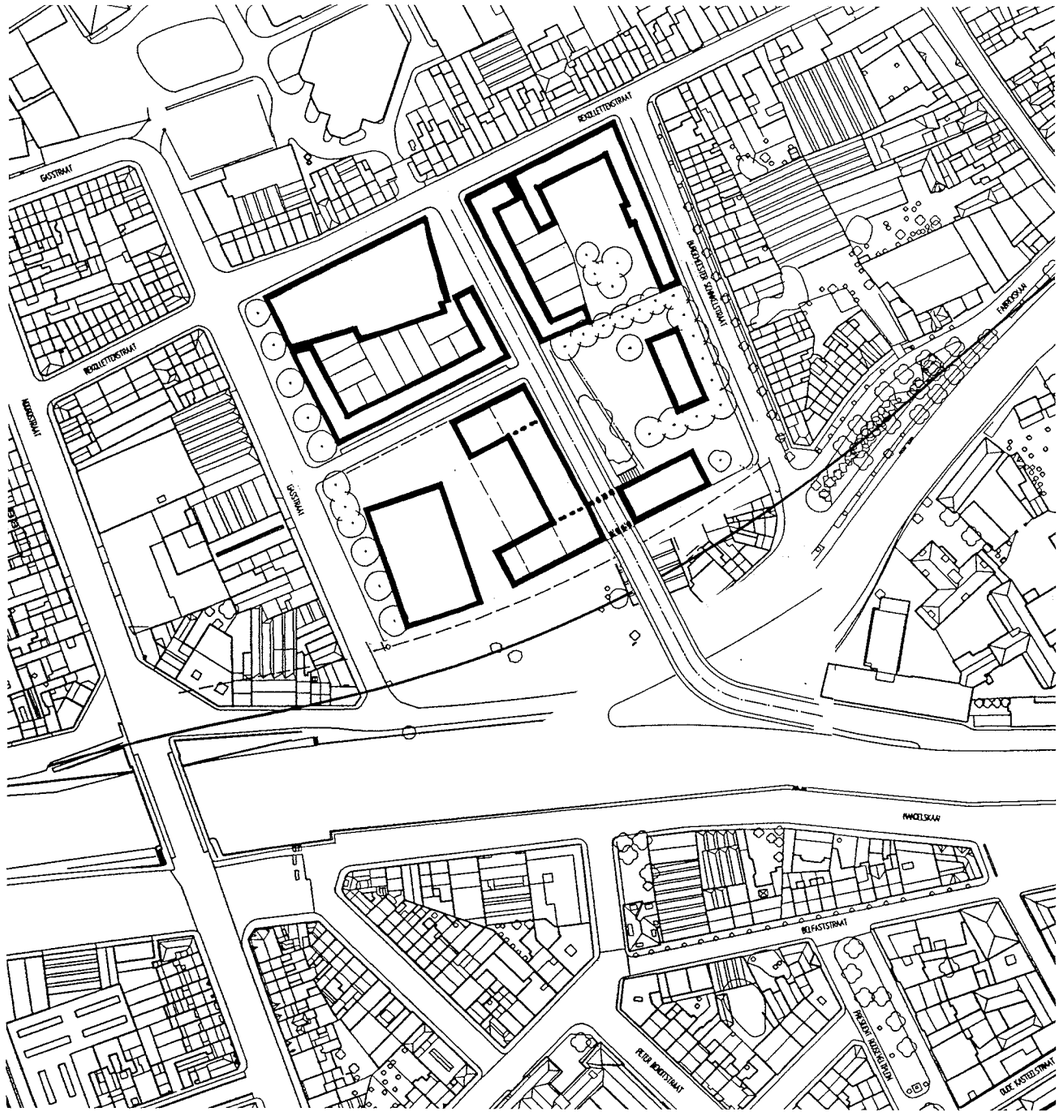
1

Reepbrug + omgeving:
scenario zonder Reepbrug

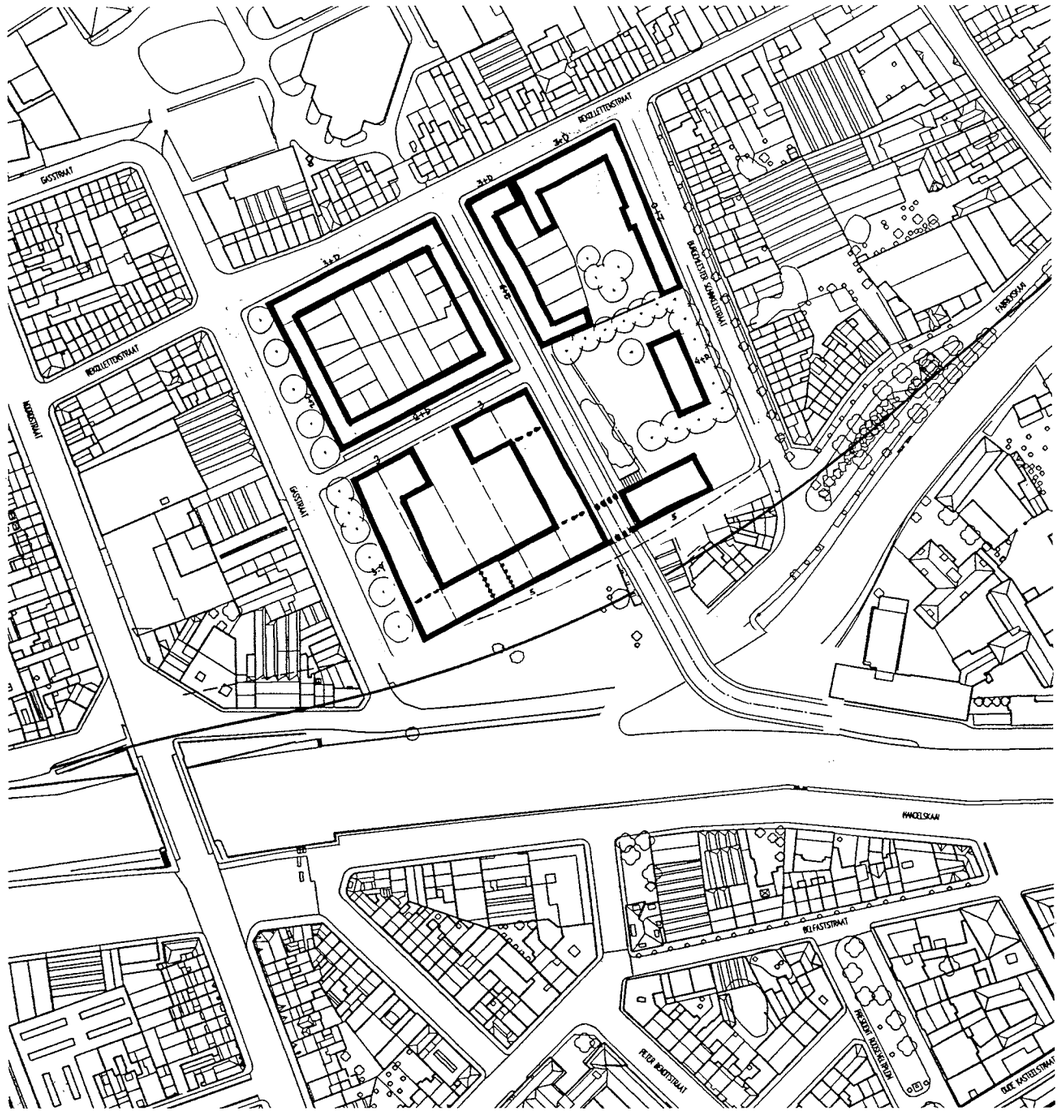
Omwille van de moeilijkheden m.b.t. het stedebouwkundig herstel en de verkeersafwikkeling in het bestaande voorstel wordt een scenario bestudeerd waarin **de Reepbrug niet vervangen** wordt.

Aansluitend hierop worden de gevolgen voor de onmiddellijke omgeving van de brug en voor de Gerechtshofbrug en de Kasteelbrug ingeschat.

Herbebouwing met Reepbrug (fase 1)



Herbebouwing met Reepbrug (fase 2)



Onderzoek knelpunten: scenario zonder Reepbrug

consequenties omgeving Reepbrug

-**stedebouwkundig**: het probleem van de zeer moeilijke integratie van de hoge brug bij de te behouden lage bebouwing van de Schinkelstraat en de Fabriekskaai en met de Materniteit van het OCMW Hospitaal, wordt uit de weg gegaan.

-**milieu**: het weglaten van de zeer drukke verkeersweg (enige vaste noord/zuid/centrum verbinding) heeft voor gevolg dat dit deel van het eiland, dat grotendeels ingenomen wordt door het ziekenhuis, gevrijwaard blijft van lawaai en andere hinder, en een stille plek wordt in het centrum van de stad, dicht bij het water.
Ook de Recollettenstaat en de Nijverheidskaai worden bevrijd van veel verkeershinder en de daarmee gepaard gaande ongemakken.

-**verkeer**: de stedelijke noord/zuid verbinding moet verlegd worden naar de as Noordstraat-Beheerstraat die hiervoor, met zijn 19de eeuwse structuur, veel beter geschikt is.
De dwarsstraten van Noordstraat en Beheerstraat, evenals de kaaien langs de Leie, geven een veelvoud aan mogelijkheden om deze noord/zuid verbinding optimaal te laten functioneren, op voorwaarde dat voldoende maatregelen genomen worden om het doorgaand verkeer op de westelijke ring te houden en gescheiden te houden van het noord/zuid stadsverkeer (zie verder in Deel 2).

-**herbebouwing**: Gasstraat - Schinkelstraat: de bebouwingsmogelijkheden voor dit terrein zijn veel ruimer dan voorheen. De Nijverheidskaai kan doorlopend laag aangelegd worden en er moet geen rekening gehouden worden met al of niet gescheiden op- en afritcomplexen, of met het bouwvolume van de brug zelf (zie pag. 57).

consequenties Kasteelbrug

-**verkeer**: de Kasteelbrug zal enkel instaan voor de bediening van het eiland en doet geen dienst meer voor het druk doorgaand verkeer.

-**vormgeving**: de brug functioneert niet meer als aanloop naar de Reepbrug. Ze kan dus smaller worden en desnoods minder vlak. Dit laat toe de onderdoorgang iets ruimer te houden, zodat de pleziervaartuigen op de Oude Leie het stadscentrum ook vanuit het westen kunnen bereiken. Type en vormgeving van de brug moeten dus volledig herzien worden.

consequenties Gerechtshofbrug

-**stedebouwkundig**: het synteseplan voorzag in een bewegende brug, in hoofdzaak omwille van een maximaal behoud van de bebouwing aan de bruggehoofden. Een vaste brug levert in elk geval **meer onteigeningen** op.

Een evaluatie van de bestaande bebouwing leert ons dat alleen aan de zuidelijke oever, aansluitend bij het gerechtshof, de bebouwing voldoende kwaliteiten heeft, om een maximaal behoud te verantwoorden. De afstand naar het bruggehoofd en de Leiekaai is er ook veel groter.

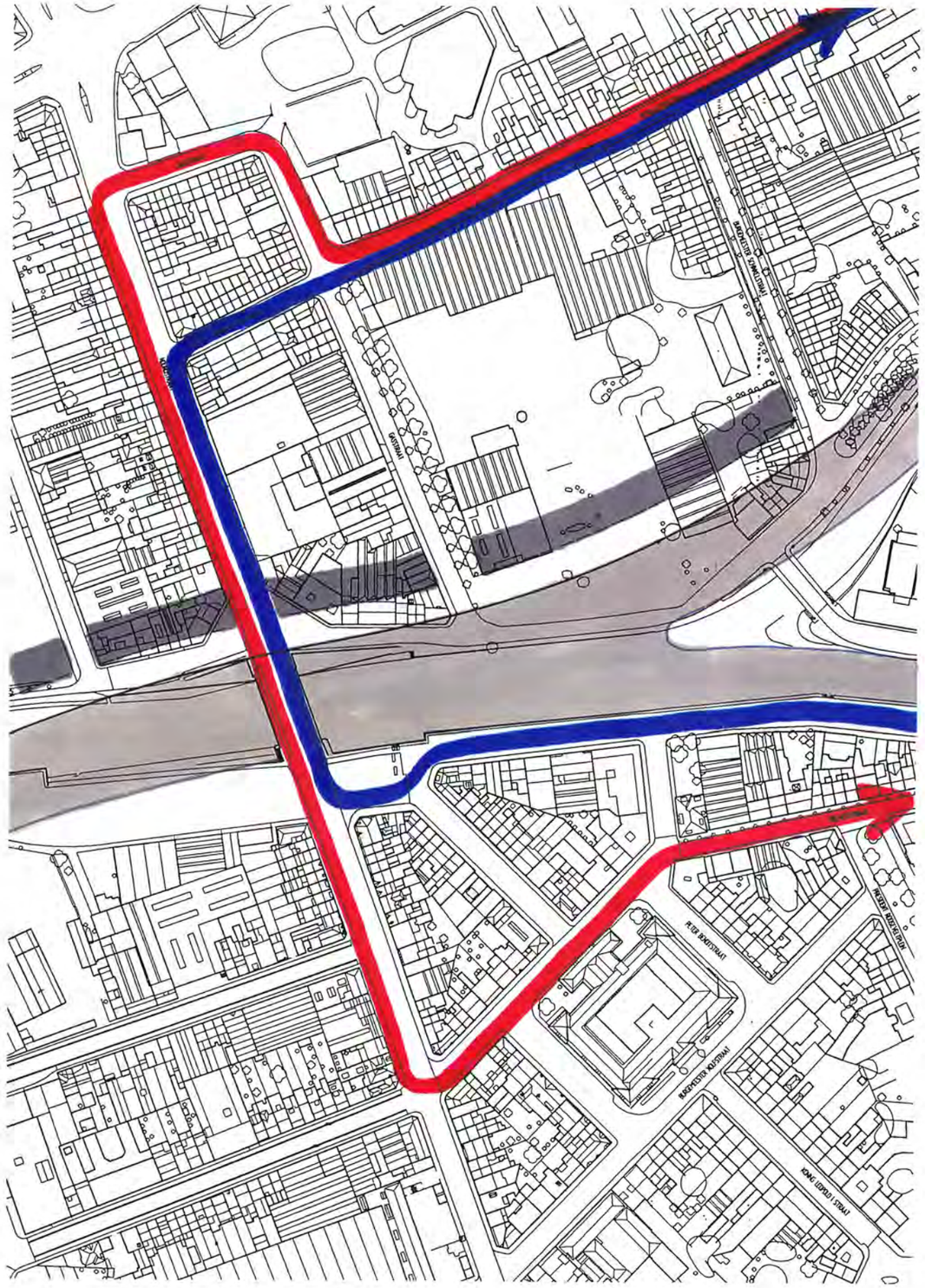
De bebouwing aan de noordelijke oever moet wegens de geplande bochtafsnijding in elk geval voor een deel onteigend worden. Wil men rekening houden met de vooropgestelde continue lage oever, dan kan de huidige bebouwing dicht bij het landhoofd, wegens het sterk oplopende maaiveld, moeilijk geïntegreerd worden. Daarbij komt nog, dat ook de achterkant van deze bebouwing, zonder bijkomende ingrijpende stedebouwkundige wijzigingen, niet af te werken is. Ook stadslandschappelijk of cultuurhistorisch kan geen waarde toebedeeld worden aan deze bebouwing.

De bijkomende onteigeningen geven meer mogelijkheden voor een **degelijk stedebouwkundig herstel** , dat in één geheel kan aangepakt worden met de bebouwing tussen Gas- en Schinkelstraat.

-**verkeer**: het N-Z verkeer wordt, bij opgehaalde Budabrug , afgeleid via de Rekolettenstraat naar de Noordstraat en Beheerstraat, en dan langs Nolfstraat of Belfaststraat naar het centrum. De beschreven verbinding is langer, dan via de Reepbrug, maar door het brede en rechte profiel van de 19e eeuwse straten, veel beter geschikt voor auto- en busverkeer.

- **scheepvaart**: het weglaten van de Reepbrug, die gepland was in de korte bocht (R = 550 m) van de Leie, betekent vooral stroomafwaarts een verbetering voor het scheepsverkeer. Het vervangen van de bewegende Gerechtshofbrug door een vaste brug is daarenboven een zeer belangrijk winstpunt voor de veiligheid en bevaarbaarheid.

Gerechthofbrug als enige N-Z verbinding
- Noord-Zuid verkeer
- Homogene nieuwe bebouwing aan de noordelijke oever



leiedal

2

Gerechtshofbrug + omgeving scenario als vaste brug

Bij de keuze voor een bewegende brug is men een aantal moeilijkheden kunnen uit de weg gaan, die bij de vervanging door een vaste brug opnieuw moeten een opgelost worden.

consequenties vaste Gerechtshofbrug

-inplanting: bij de inplanting van de brug moet worden uitgegaan van het behoud van de zuidelijke bebouwing en zo mogelijk van het zuidelijk landhoofd.

Rekening houdend met de gevraagde minimum onderdoorgang van 6.50 m voor de schepen,(over een minimumbreedte van 32 m), vraagt dit een ophogen van het bestaande landhoofd van peil 15.30 naar peil 18.28 (10.18 waterpeil + 6.50 m onderdoorgang + 1.60 m brugdikte).
De aanloop naar de brug mag maximaal een helling van 5 % hebben, bij voorkeur 4 % of minder, omwille van het fietsverkeer.

Dit betekent dat 2 inplantingsmodellen moeten onderzocht worden:

1. Het behouden van het zuidelijk landhoofd, maar het verlengen van de brug. Aan de zuidelijke kaai is de vrije hoogte kleiner dan 6.50 m.

2. Het opschuiven van het zuidelijk landhoofd naar het noorden, tot het gewenste niveau bereikt wordt.
Beide inplantingen **wijzigen het tracé van de Leie.** Dit wordt naar het noorden verlegd.

De eerste keuze van inplanting (zie fig. 1) moet verworpen worden, vooral omwille van uitvoerings- en stabiliteitsproblemen, die de kostprijs aanzienlijk zouden opdrijven: het verleggen van het landhoofd en de volledige kaai naar het midden van de bestaande Leiebedding is daarom niet haalbaar.

De tweede inplanting (zie fig. 2) is afhankelijk van de constructieve haalbaarheid;

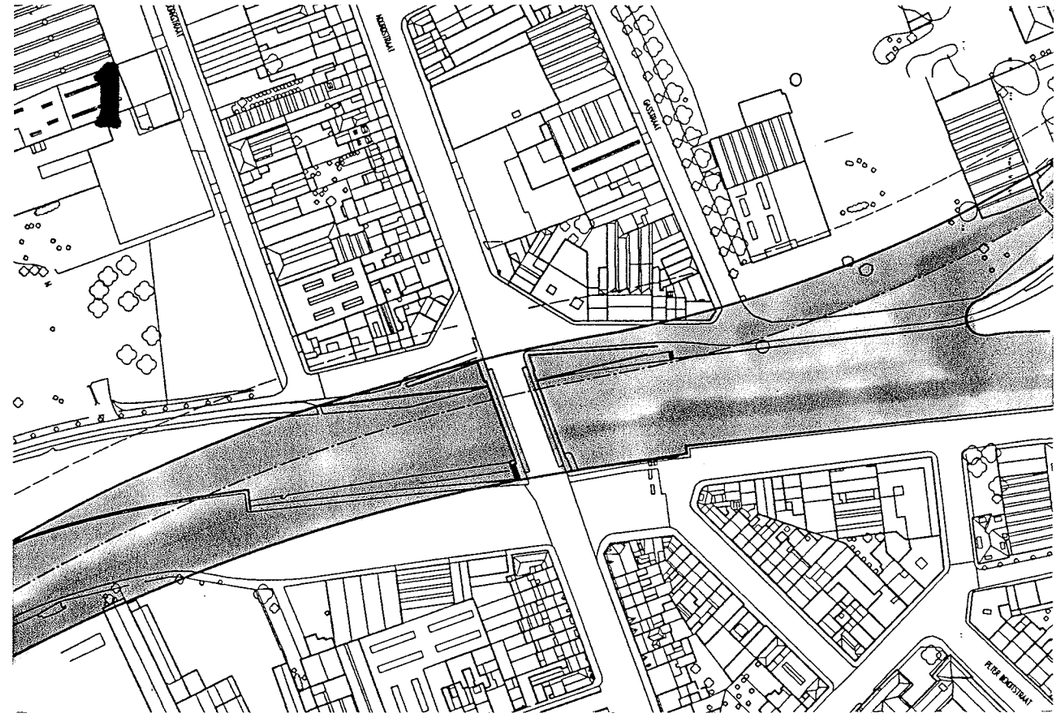
-constructief: deze oplossing is mogelijk, op voorwaarde dat gezocht wordt naar een type brug, waarvan de constructiedikte niet toeneemt met de lengte van de overspanning: hoe dunner de brug, hoe korter de aanloopstroken, en hoe beperkter de onteigeningszone in het noorden.
Een **tuikabelbrug** of een bow-string-brug voldoen aan deze voorwaarden. Een constructiedikte van slechts 80 cm zou haalbaar zijn, wat de opritten kort kan houden.

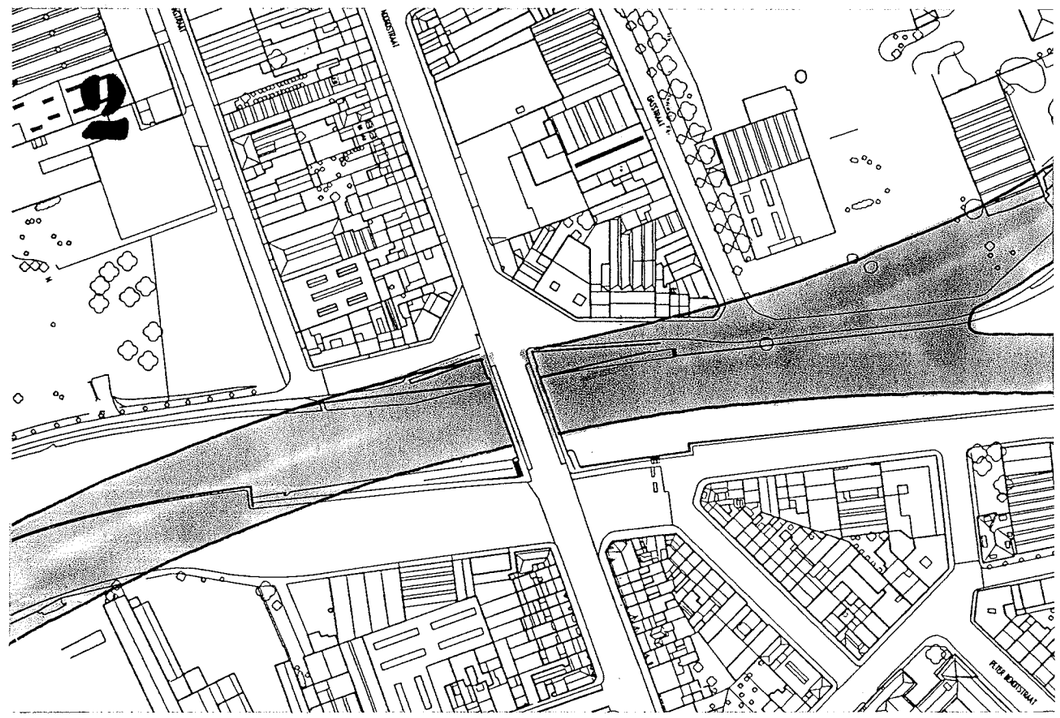
-scheepvaart: ervan uitgaand, dat gekozen wordt voor een type brug, dat grote overspanningen aankan, en rekening houdend met een ruime verbreding van de Leie ter plaatse van de brug, kan bij het herbepalen van het tracé, gezocht worden naar een **zo ruim mogelijke bochtstraal**, die de overgang maakt tussen de R = 1100 m stroomopwaarts, naar de R = 550 m aan de Budabrug. Naast het weglaten van de Reepbrug en het wegwerken van de hinder van een bewegende Gerechtshofbrug, komt ook deze bochtverruiming de bevaarbaarheid ten goede.
De zone, waar onder de brug niet de noodzakelijke 6.50 m vrije hoogte gehaald wordt, kan in het water worden aangeduid. Geladen vrachtschepen of pleziervaartuigen kunnen deze strook steeds bevaren.

-stedebouwkundig: het verbreden van de rivier komt tegemoet aan met de wens om de Leie aan belang te laten winnen in het Kortrijkse centrum. De integratie van de - uit alle richtingen zichtbare - bovenbouw van de tuikabelbrug, is stedebouwkundig van groot belang.
Er moet dan ook een belangrijke inspanning geleverd worden voor een kwalitatief brugontwerp.

-verkeer: afslagbewegingen van Vlaskaai of Nijverheidskaai naar de Noordstraat, zijn in deze brugoplossing onmogelijk geworden. Een deel van de verkeerscirculatie moet via de Gasstraat worden opgevangen.

Langs beide oevers kan de langswegenis onder de brug doorlopen op volle breedte, en met voldoende vrije hoogte, zij kan aansluiten op de westelijke ringbrug.





Gerechtshofbrug
1. Verbreden van de leie
2. Verleggen van het zuidelijk landhoofd

Tuikabelbrug te Feluy (Petrofina) ➔

Gerechtshofbrug: bestaande toestand 15.05.88 (Eurosense)

Gerechthofbrug 1992 ➘

3

Groeningebrug + omgeving
scenario: brug tussen 2 rotondes

Het concept van de voorgestelde Groeningebrug, met haar afslagstroken op de brug en haar oplopende oevers voldoet niet aan de gestelde uitgangspunten. Vooral de verkeersafwikkeling stadsring/stadscentrum vormt de aanleiding tot het herdenken van de brugoplossing. Ook de betekenis van het Albertpark en de stedebouwkundige afwerking van de - nauw bij de brug aanleunende - bebouwing aan de zuidkant vergen bijzondere aandacht.

Het toepassen van de algemene idee, het verkeer van en naar de stad aan te sluiten op de stadsring via rotondes, wat reeds op enkele plaatsen op de Kortrijkse stadsring met succes werd toegepast, heeft voor de Groeningebrug en voor de Westelijke ringbrug belangrijke consequenties.

-**verkeer**: het aanleggen van een rotonde op beide Leieoevers, biedt de mogelijkheid nagenoeg zonder niveauverschillen aan te sluiten op alle wegen. Gezien alle afslagbewegingen op het punt zelf gemaakt worden, kan het dwarsprofiel van de brug beperkt gehouden worden.
Door deze verkeersoplossing is het niet langer nodig het autoverkeer door het Albertpark te laten lopen.

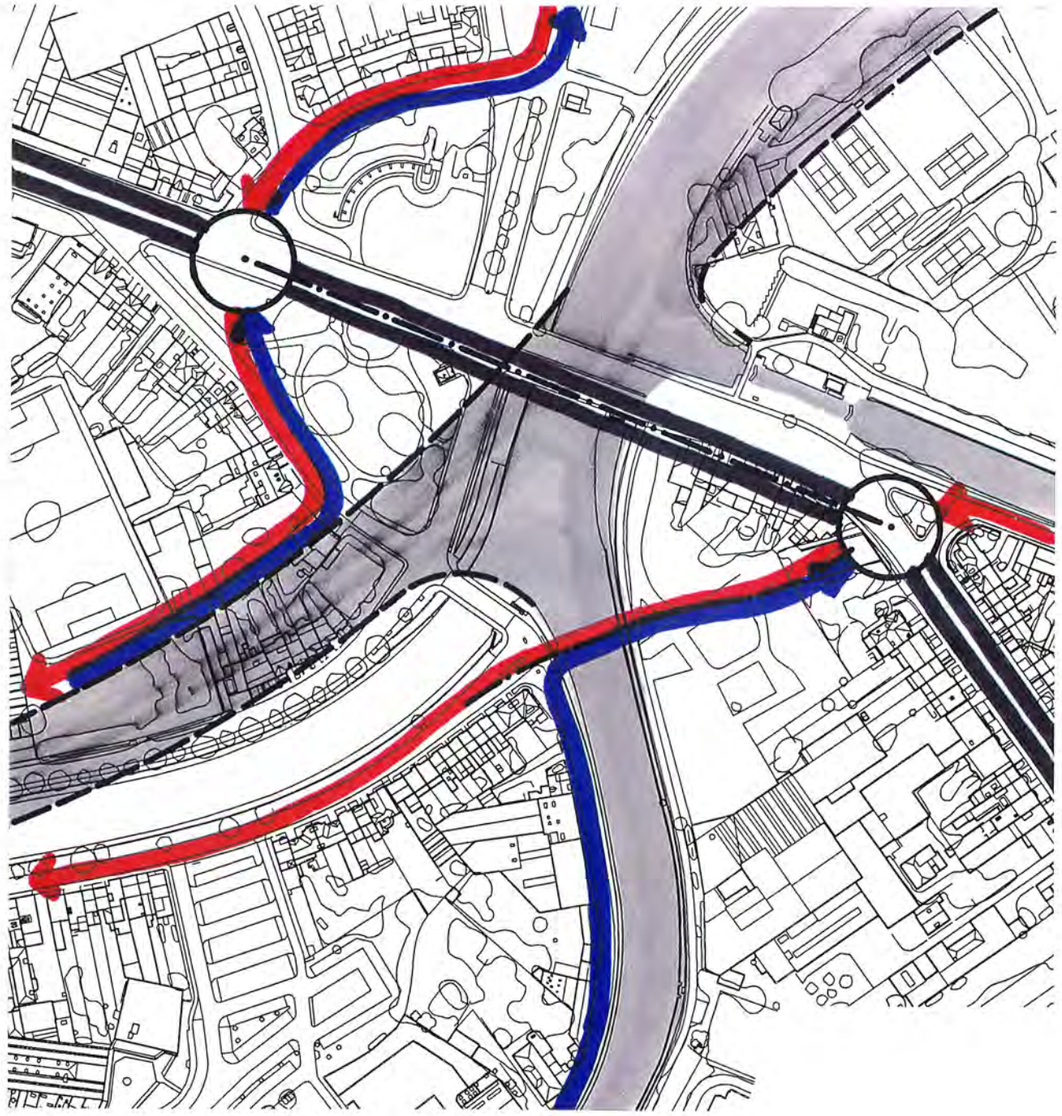
-**stedebouwkundig**: door de bochtafsnijding van de Leie, verliest het Albertpark - zelf geboren uit een vroegere rechttrekking van de Leie - een behoorlijk stuk. De oplossing met de rotondes biedt evenwel de mogelijkheid om het park door te laten lopen tot aan het water, en de oevers zeer laag te houden. De omgeving van het monument, momenteel gevangen tussen de stadsring en de Leopold III-laan, kan zich nu verder uitstrekken tot aan de oever.
De bestaande rijweg kan verwijderd worden en de vrijgekomen oever afgegraven; het fietspad langs de Leie wordt dan in de aanleg van het park opgenomen.

De bebouwing aan de M. Liebaertlaan, is door haar hoge inplanting moeilijk af te werken, zeker bij een lage zuidelijke Leieoever. Daarenboven ligt de oprit van de brug zeer dicht voor de huizen, wat ze quasi onbewoonbaar maakt.
De oplossing met de rotondes vereist een **onteigening** van deze woningen .

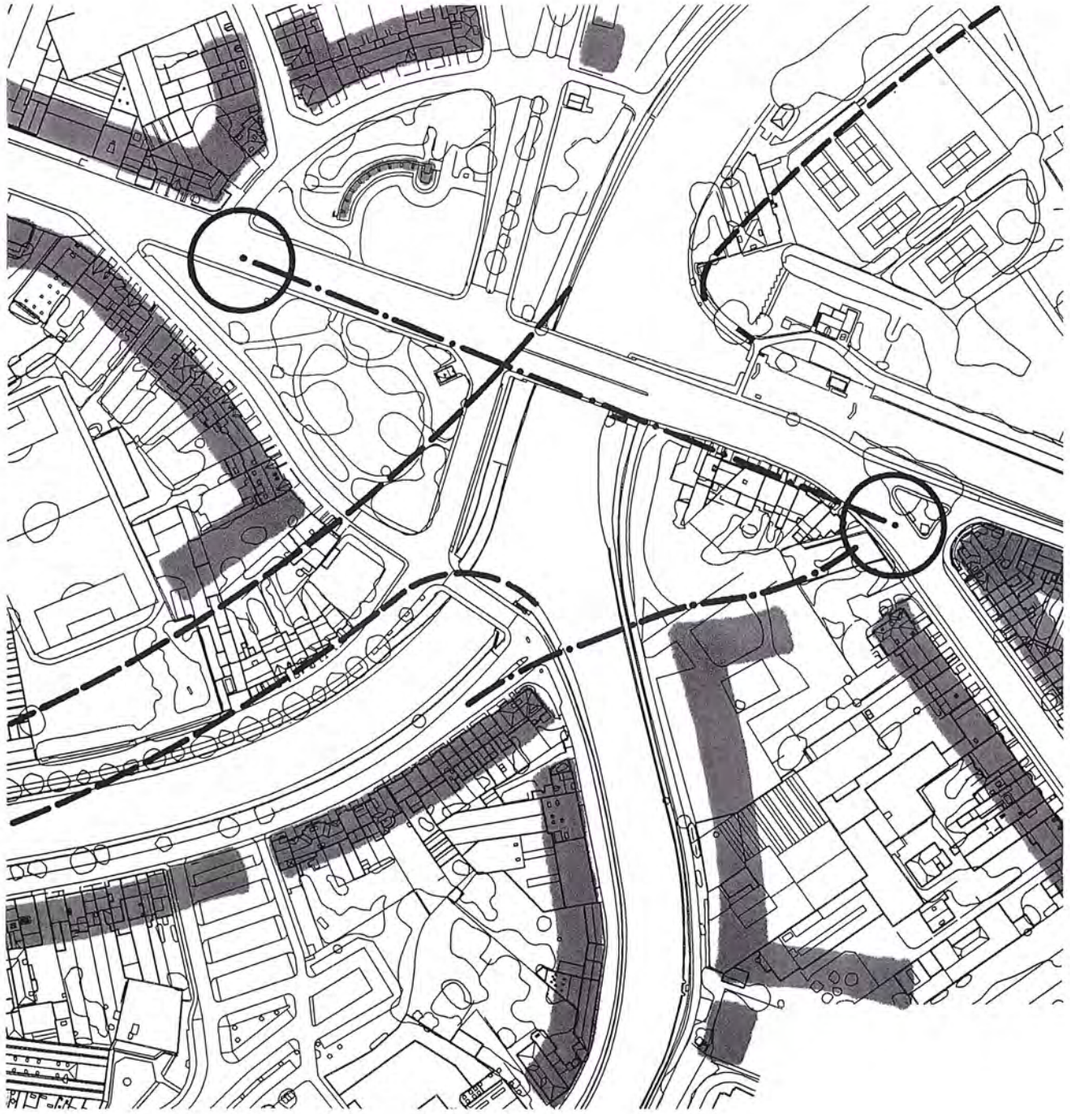
Bij verwijdering van deze bebouwing, kan het optimale tracé van de brug opnieuw bepaald worden (deels op de plaats van de huizen), waardoor aan de sluis naar het kanaal meer ruimte kan vrijkomen en de constructie van de nieuwe brug in twee stappen kan gebeuren, wat de verkeershinder tijdens de uitvoering minimaal houdt.
Tevens kan, na het verwijderen van de bebouwing, de zuidelijke oever afgegraven worden zoals de noordelijke. Het Albertpark wordt op die manier verruimd: de Leie stroomt als het ware door het park.
Het (door de bochtafsnijding) verloren gegane deel van het park, wordt op die manier gecompenseerd door de parkuitbreiding in het zuiden.
De afwerking van de boorden van dit park kan analoog gebeuren aan de afwerking van het bestaande Albertpark. Een dergelijke oplossing komt tegemoet aan de vooropgestelde idee, niet te bouwen in de omgeving van de ringbruggen.

-**fietsverkeer**: de fietspaden langs de Leie, lopen in het park onder de brug door, en sluiten aan op de verbinding naar Harelbeke.

Groeningebrug: verkeer



Groeningebrug: bebouwing



Groeningebrug: groen

4

Westelijke ringbrug + omgeving
scenario analoog aan de Groeningebrug

Hoewel de problematiek van de Westelijke stadsring pas in Deel 2 aan bod komt, kan in het opbouwen van een algemeen concept voor de Leiedoortocht reeds een en ander vooropgesteld worden voor de brug en haar opritten.

Een verkeersoplossing met een ringbrug tussen twee rotondes is een scenario, dat de voorgestelde oplossing in het synteseplan indringend wijzigt.

Opnieuw moeten de consequenties op de verschillende vlakken onderzocht worden.

-verkeer: waar de rotonde in het noorden met zekerheid op de Meensesteenweg ligt, wordt in het zuiden voorlopig uitgegaan van een inplanting in het verlengde van de Blekersstraat, deels omdat deze straat een rechtstreekse verbinding maakt met de Belfaststraat, deels omdat de Meersstraat te dicht bij de Leie ligt, en de oprit van de brug te steil zou worden.
De keuze voor rotondes is een keuze voor een gelijkvloerse oplossing voor de stadsring. De omvangrijke verkeerswisselaar aan de Leieoever (op- en afrittenkompleks) kan op die manier vermeden worden. De oever kan vrijgehouden worden van druk doorgaand verkeer, en hoeft in geen geval meer dienst te doen als de enige autoverbinding met het stadscentrum.

-stedebouwkundig: de ruimte rond de brug moet vrij blijven van bebouwing: dit laat toe om de noodzakelijke langparkeerplaatsen aan beide oevers te voorzien. Een hoogstammige beplanting komt tegemoet aan het gewenste groene karakter van het overgangsgebied.
De oevers van de Leie ten westen van de brug hoeven niet meer door kaaien afgeboord te worden. Deze ganse zone aan de Leie komt niet voor bebouwing in aanmerking. De afwerking van de bebouwing aan Blekersstraat, Meersstraat en Havenkaai vormt geen probleem, gezien het bestaande maaiveld behouden blijft: de gesloten bouwblokken kunnen behouden blijven.

Westelijke ringbrug: Besteende toestand 1992

5

Langswegenis op de oevers
Fietsverbindingen
Door de wijzigingen aan de verschillende bruggen kan de noordelijke oever continu laaggehouden worden, zoals vooropgesteld. Het fietspad, dat doorlopend langs het water loopt, gaat onder alle bruggen door zoals dat in de bestaande toestand gebeurt.

Het **peil** van de nieuwe kaaien wordt na onderling overleg bepaald op **12.40**, tenzij er belangrijke redenen zijn om hiervan af te wijken.

Het profiel van de langswegenis wordt **principieel** vastgelegd op **16m**. Het wordt samengesteld uit:
- een boordsteen op de kaaimuur van 0.50 m
- een fietspad langs het water, van 3 m breed
- een wandelstrook met hoogstammige beplanting, van 2.50 m, waarin ook bushaltes, telefooncellen en zitbanken voorzien worden
- een rijweg van 6 m (2 rijstroken van 3 m)
- een parkeerstrook van 2 m
- een voetpad van 2 m

Aan de zuidelijke oever moet gezorgd worden voor de aanleg van een ruime en aangename promenade langs het water, die de parking aan de ring verbindt met het centrum. De op die plaats zeer brede rivier, bevaren door de grotere schepen, zal ontegensprekelijk aan dit stadsdeel zijn eigen karakter geven. Bepalend hierin zal het zicht van en naar de tuibrug zijn, zowel bij dag als bij nacht.

Vanaf de Broeltorens naar het oosten loopt ook op deze oever, het fietspad continu door.

6

Buda

Het wegvallen van de Reepbrug, en het toevoegen van groene gebieden op beide uiteinden van het eiland, geven aan Buda, met zijn culturele, toeristische en verzorgende functie, extra mogelijkheden voor een rustige wandeling bij het water. In die zin is het belangrijk dat de parken op de uiteinden op een zeer laag niveau aangelegd worden, zodat wandelaars (de bejaarden uit de verzorgingsinstellingen, of de patiënten en de bezoekers van het ziekenhuis, of anderen) optimaal van de dualiteit tussen de twee Leies kunnen genieten: de vrachtschepen op de grote Leie en de plezierbootjes in de omgeving van de Broeltorens.

Deel 2:

Westelijke stadsuitbreiding

Algemene stedebouwkundige uitgangspunten

Tijdens de uitvoering van de herkalibreringswerken van de Leie zal de stad Kortrijk heel wat hinder ondervinden. Op verzoek van de Stad werd in het protocol vastgelegd dat, samen met de werken aan de Leie, een nieuw gedeelte van de stadsring tussen de Minister Tacklaan en de Meensesteenweg zal worden aangelegd.

Hoewel de noodzaak aan een dergelijke verbinding voorkomt uit de - in de toekomst - onhoudbare **verkeerssituatie** in de Noordstraat en de Beheerstraat, zou het fout zijn de vraag te herleiden tot een discussie over het tracé en de uitvoering van een nieuwe weg.
De verkeerstechnische aspecten vormen slechts een onderdeel van de globale problematiek van de urbanisatie van een **nieuw stadsdeel**.

De integratie van deze wegverbinding in het volledige verkeersnetwerk moet uiteraard goed bestudeerd worden, maar het verweven van het nieuwe stadsdeel met het stadscentrum en het stedebouwkundig plannen en ontwikkelen van een leefbaar geheel, zijn minstens even belangrijk.
De stedebouwkundige studie beperkt zich dan ook niet tot het herstel van bestaande structuren, maar omvat het continueren ervan, en het inbrengen van nieuwe.

1

Grote ring en stadsring

De stad Kortrijk beschikt over een vrij recent aangelegde buitenringweg, de R8, die het karakter van een snelweg heeft, met op- en afritcomplexen en verkeerswisselaars.
De verdere uitbouw van de grote ring zal een verdere ontlasting met zich meebrengen van de autocirculatie in de binnenstad en op de kleine stadsring.
In deze studie wordt uitgegaan van een optimaal functioneren van de R8: de weggebruiker die de binnenstad niet nodig heeft, gebruikt de grote ring om zijn bestemming te bereiken.

De stadsring werd zoals in de meeste Vlaamse steden, grosso modo aangelegd in de bedding van de middeleeuwse omwalling. Hierdoor bakent hij het historische centrum af en ligt hij midden in het stedelijk gebied. De historische invalswegen kruisen de stadsring meestal op plaatsen waar de middeleeuwse stadspoorten gelegen waren. Dit radio-concentrische model werd als uitgangspunt genomen in de recente verkeersstudie van Kortrijk (1987). De verkeerstudie vormt de vertekbasis voor de studie van het nieuwe westelijk deel van de stadsring.

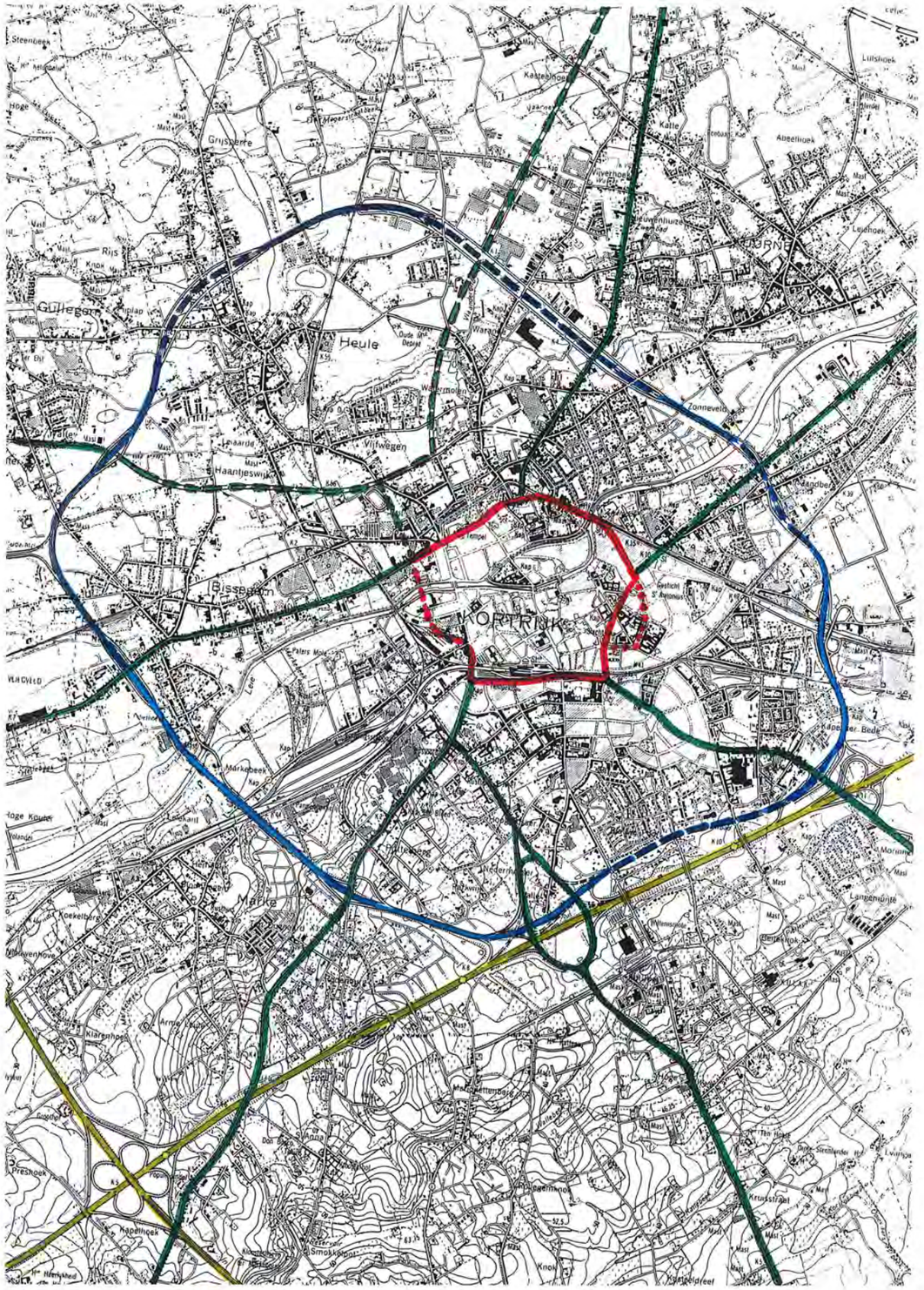
2

Functie en betekenis van de stadsring

De functie van de stadsring is het vlot ventileren van het stedelijk verkeer uit het centrum naar de R8, en omgekeerd. Om te vermijden dat bij binnenstedelijke verplaatsingen steeds gezocht wordt naar een weg door het centrum, is het nodig dat gebruik kan gemaakt worden van een goed functionerende stadsring.

Essentieel hiervoor is dat verkeer 'van en naar de stad' en 'van en naar de R8' kan gebeuren via meervoudige en regelmatig verspreide toegangen en uitvalswegen.

Langs de stadsring moeten bezoekers en langparkeerders opgevangen worden in langparkeerzones, die rechtstreeks en op een aangename manier verbonden worden met het centrum.
Wil de Stad in de toekomst maatregelen nemen voor een verkeersarmere binnenstad, dan kan dat via het ontmoedigen van het verkeer tussen stadsring en stad.



Grote ring , stadsring, uitvalswegen.
- E 17- A17
- R 8
- Stadsring
- Uitvalswegen

3

Karakter van de stadsring

Een vlot verkeer op de stadsring betekent niet dat deze het karakter moet hebben van een snelweg.
Bij voorkeur krijgt hij een **stedelijke allure**, door een volledig **gelijkvloerse aanleg** als stedelijke laan met hoogstammige bomen en een ruim wegprofiel.
De veelvuldige aansluitingen met binnenstad en invalswegen kan dan gebeuren via rotondes (ronde punten).
Een consequente aanleg van de volledige ring op dezelfde manier, moet resulteren in een zekere **herkenbaarheid**, waardoor de stadsring in het stedelijk gebeuren een eigen identiteit kan ontwikkelen.
Mits hij vakkundig wordt aangelegd, vormt de stadsring een wezenlijk onderdeel van de stad, met eigen, specifieke mogelijkheden, die vooral voortkomen uit de goede autobereikbaarheid.

4

Verkeerskomfort op de stadsring

De verkeersdrukte varieert op de verschillende plaatsen op de stadsring. Verkeerstellingen hebben uitgemaakt dat in het noorden en het westen van de stad, op het spitsuur, de verkeersdrukte dubbel zo groot is als in het zuiden en het oosten.
De aanleg van de stadsring moet derwijze gebeuren, dat een **evenwaardig rijkomfort** gegarandeerd wordt op alle plaatsen.
Dit evenwicht is noodzakelijk, zoniet bestaat het risico dat supplementair verkeer aangetrokken wordt op bepaalde plaatsen, wat niet wenselijk is.
Bij het bepalen van het straatprofiel moet rekening gehouden worden met de veelvuldige bediening van de aanpalende gebouwen waarbij het doorgaand verkeer niet mag gehinderd worden.

5

Karakter van de Noordstraat - Beheerstraat

Binnen de oplossingen die voorgesteld worden voor het Leiedossier, krijgt de as Noordstraat - Beheerstraat opnieuw een functie als stadsstraat.

Meer nog, het wordt de enige vaste verbindingsas tussen Overleie en de rest van de stad. De - van op afstand zichtbare - tuikabelbrug staat symbool voor dit gegeven. Tevens wordt het een van de hoofdstraten van de nieuwe westelijke stadsuitbreiding.
Om eventueel doorgaand noord/zuid verkeer te ontmoedigen - verkeer dat eigenlijk thuishoort op de westelijke stadsring - is het belangrijk dat het verkeer in de west/oost straten, van de stadsring naar het centrum, voorrang krijgt op het noord/zuid verkeer.

6

Bebouwing van de westelijke stadsuitbreiding

De stadsuitbreiding gebeurt zowel ten noorden als ten zuiden van de Leie.
Met uitzondering van de zone aan de Leie en in de omgeving van westelijke ringbrug, komen alle overige terreinen in principe in aanmerking voor bebouwing. De bebouwingsvoorschriften worden vastgelegd in BPA's.
De bestaande bouwblokken moeten verder afgewerkt en waar nodig hersteld worden. Het nieuwe stratenpatroon en de bebouwing langs de stadsboulevard moet een stedelijk karakter hebben. In principe wordt uitgegaan van **gesloten bouwblokken** in de zone tussen ring en centrum. In de andere zone, die vrijkomt na het verdwijnen van het station Kortrijk-Weide en de fabrieksgebouwen ten noorden van de Leie, kan ook een andere bouwtypologie overwogen worden.

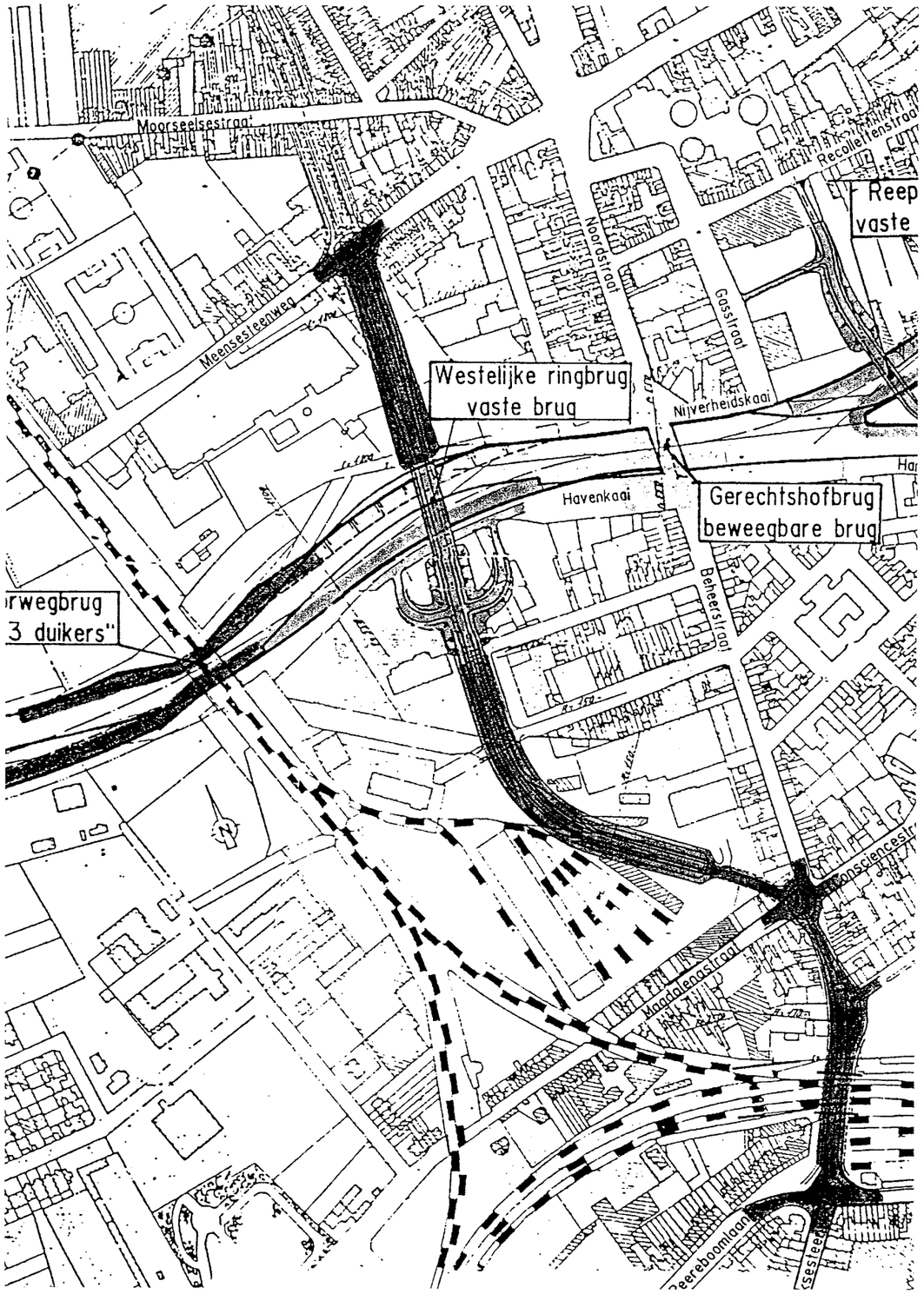
7

De noordelijke doortrekking

Hoewel de noordelijke doortrekking niet in de Leiewerken werd opgenomen, blijft ze als bijkomende verbinding tussen stadsring en R8 van essentieel belang.
Alle oplossingen die voor de westelijke ring voorgesteld worden, gaan steeds uit van de aanleg van een bijkomende verbinding tussen de Meensesteenweg en de R8.

Karakter van de stadsring

Synteseplan protocol



Synteseplan protocol

Knelpunten

Een confrontatie van de opties in het synteseplan met de algemene uitgangspunten van de studie, duidt een aantal knelpunten aan, die bij het opmaken van een globaal stedebouwkundig concept moeten weggewerkt worden.

1

Geen snelweg, maar een stadsweg

Op- en afritkompleksen, ondertunnelingen en een wegprofiel van 46 m geven de westelijke ring het voorkomen van een snelweg, vanaf de Minister Tacklaan tot de Molenstraat.
Dit strookt niet met de genomen uitgangspunten.

Deze oplossing biedt te weinig aansluitingen mmet verbindingsstraten naar het stadscentrum. De niet-gelijkvloerse aansluitingen vragen veel ruimte en de verschillende complexen zijn moeilijk of niet te integreren in de bebouwing. De ring verdeelt het nieuwe stadsdeel in twee delen en vormt een echte barrière tussen beide delen.

2

Hinder

De voorgestelde oplossing voldoet niet aan de verwachtingen op het vlak van de **leefbaarheid**.
Door de hogere snelheid van de wagens, en de grotere inspanning die ervan gevraagd wordt in de tunnels en aan de op- en afritten, mag heel wat lawaaihinder verwacht worden. Samen met de vervuilende uitlaatgassen en de onveilige oversteekplaatsen, tast dit de leefbaarheid aan van dit nieuwe stadsdeel.
De **onveiligheid** (of het gevoel van onveiligheid) van voetgangers en fietsers in de nabijheid van de tunnelcomplexen of opritten, of bij het oversteken van de brede baan (slechts mogelijk op 1 plaats, in het korte vlakke stuk, in de bocht), vooral 's avonds of 's nachts, moet zoveel mogelijk vermeden worden.

3

Verkeer

Het aantal afslagpunten naar het centrum wordt beperkt tot 2: één naar het station en één langs de Leie. De bestaande verkeersproblemen op het spitsuur, komen voor een deel voort uit het toespitsen van alle centrum-verlatend verkeer naar één enkel punt, de Appel. Dit wordt niet gewijzigd in het voorstel: alles wordt verlegd naar de Leiekaaien, waar dan ook grote verkeersstromen en verkeershinder mag verwacht worden. Deze oplossing gaat volledig in tegen de genomen uitgangspunten in het Leiedossier, om van de Leieboorden een rustige promenade te maken, met veel toegevoegde kwaliteiten in het stadslandschap.
De noordelijke langsweg aan de Leie sluit niet aan op de westelijke ring; wat de verkeerscirculatie onnodig moeilijk maakt.

4

Bebouwing

De belangrijke onteigening aan de Appel vraagt grote inspanningenom te komen tot een aanvaardbaar stedebouwkundig herstel. Rond de tunnelmonden, met lange op- en afritten en aan de brugopritten is er onvoldoende ruimte over, om de bebouwing af te werken zoals het hoort. Het oprittencomplex aan de brug is niet verzoenen met aan de lage oevers van de Leie.

5

Herkenbaarheid en continuïteit

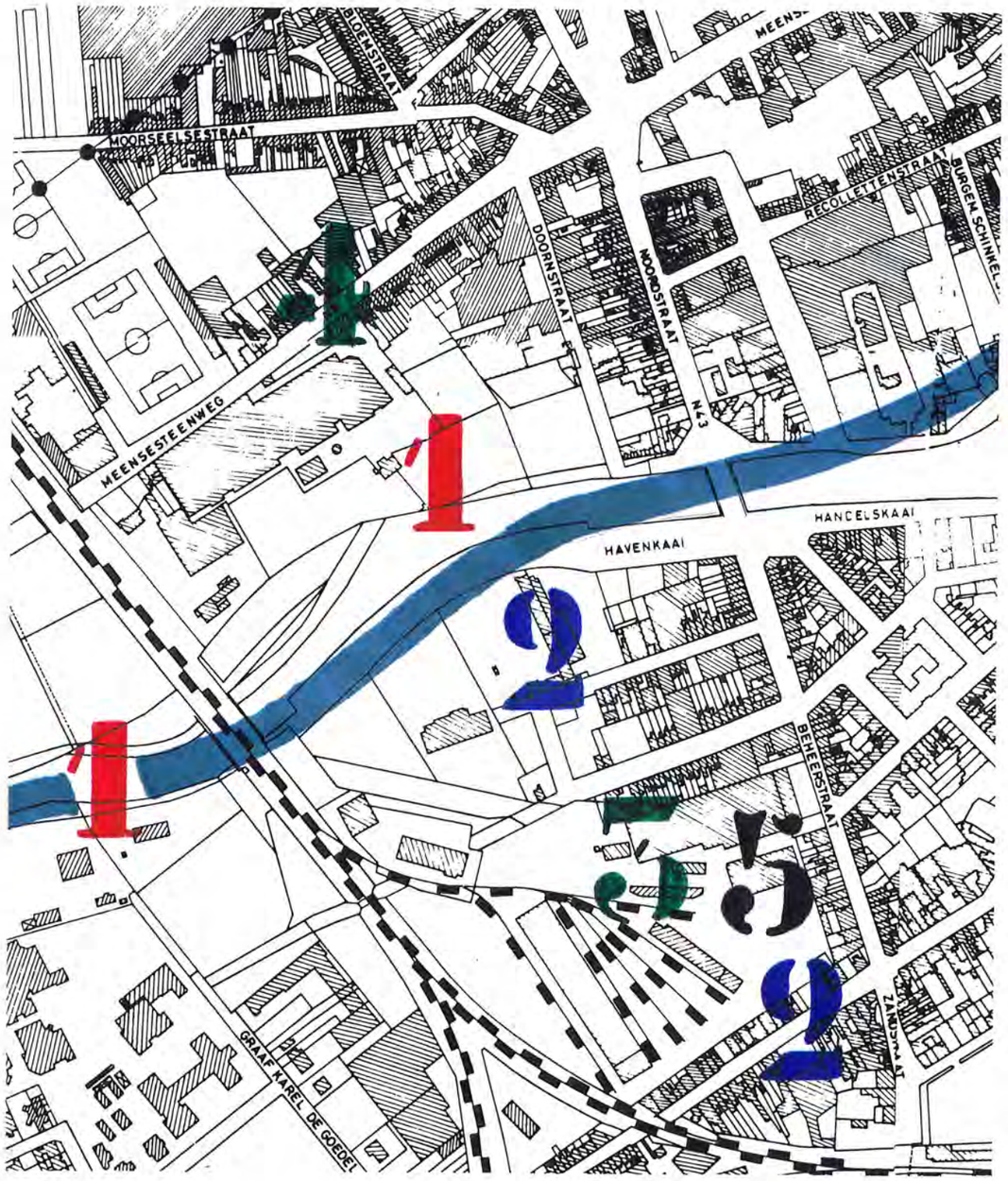
De westelijke ring maakt integraal deel uit van de stadsring. De voorgestelde oplossing kadert niet in het concept voor de ganse ring. Aan de uitgesproken vraag naar continuïteit en herkenbaarheid wordt niet tegemoet gekomen.
De westelijke ring krijgt in deze vorm eerder een betekenis als fragment van een afzonderlijke (snelle?) noord/zuid verbinding tussen het Ei en noordelijke R8, met aansluitingsmogelijkheid naar het centrum. Deze visie strookt niet met de bedoelingen die vastgelegd werden in het protocol.

6

Parkeren

De langparkeerplaats, zoals voorzien in het voorstel, sluit niet aan op de hoofdtoegangsweg van en naar de stad, die hier langs de Leie ligt. Daarenboven is hij vanuit de noordelijke richting nagenoeg onbereikbaar. Een eventuele uitbreiding van de parking kan alleen aan de overzijde van de ring, waarbij ook voor de voetgangers moeilijk te bereiken is.

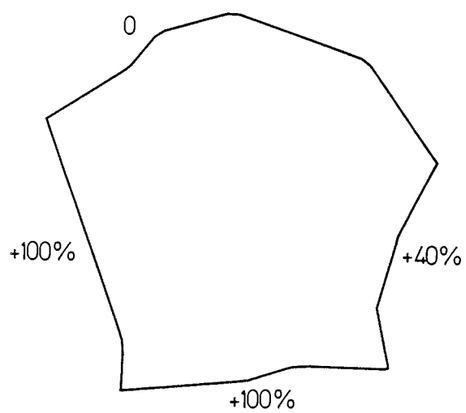
Knelpunten:
1. Tracé
2. Op- en afritcomplexen en ondertunnelingen
3. Profiel
4. Herkenbaarheid en continuïteit
5. Bereikbaarheid parkings



leiedal

Onderzoek knelpunten, nieuwe voorstellen

Bij het opmaken van nieuwe voorstellen, kan men vanuit verschillende gezichtshoeken de knelpunten onderzoeken en alternatieve oplossingen formuleren. Omdat kan verondersteld worden dat vooral het verkeersaspekt grote eisen zal stellen, is het belangrijk dat vooraf een consensus kan bereikt worden over de **basisgegevens.** Op basis hiervan kunnen daarna de verkeersverwachtingen in de komende jaren juist geformuleerd worden. Dan kunnen verschillende varianten onderzocht worden.
Voor de uitvoering van deze studie en voor het onderzoek naar de keuze van het tracé, werd beroep gedaan op een gespecialiseerd bureau, de NV Tracer uit Brussel. De Dienst Verkeer van de Stad Kortrijk en de Verkeerstechnische Dienst van het Vlaamse Gewest evalueerden mee de gegevens.
In deze brochure worden enkel de grote lijnen van de studies opgenomen; voor meer details verwijzen wij naar de studies zelf, en naar de commentaren, die te vinden zijn in de verslagen van de vergaderingen van Cel Leie en de Stuurgroep.



Verkeerstoename op de stadsring tegen het jaar 2005

1

Verkeerstechnische aspecten

Onderzoek naar de te verwachten verkeersintensiteit op het westelijk deel van de stadsring in 2005.

Bij het berekenen van de verkeersintensiteiten wordt rekening gehouden met:

- **de verkeerstellingen van 1984**, zoals opgenomen in de verkeersstudie van de Stad Kortrijk.

- **de invloeden (hypothesen) op die gegevens**, ingevolge intussen uitgevoerde of geplande verkeersmaatregelen en de realisatie van nieuwe infrastructuren, zoals:
  - Het afwerken van het "Ei"
    Hierdoor wordt een deel van het verkeer op de invalswegen Doorniksesteenweg en Oudenaardsesteenweg afgeleid naar de as Condé-dreef - Aalbekesteenweg.
  - Het sluiten van de grote ring R8
    Hierdoor kan een gedeelte van het binnenstedelijk verkeer worden afgeleid.
  - Het bannen van sluikverkeer in de binnenstad en op de as Noordstraat - Beheerstraat, wat het verkeer afleidt naar beide ringen.
  - Het beperken van het verkeer in de binnenstad, door het nemen van diverse maatregelen, zoals het inlassen van "stops" op bepaalde N/Z of O/W assen.
  - De realisatie van de noordelijke uitvalsweg N50c. Er werd geen rekening gehouden met de invloed van de westelijke uitvalsweg.

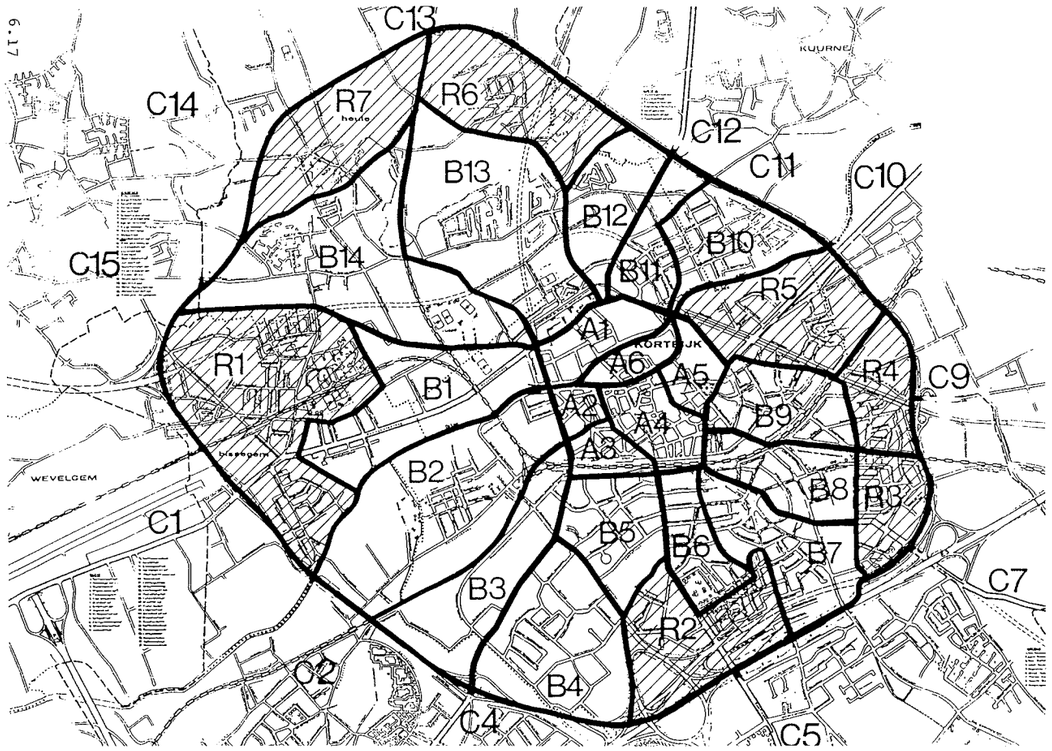
- de evolutie van de verkeersintensiteit door de **toename van het wagenbezit** en het gebruik ervan:
  - van 1992 tot 2005 wordt een stijging verwacht van 21%. Tussen 1984 en 2005 betekent dit een toename van 40%.

Rekening houdend met deze invloeden, kan tegen het jaar 2005 volgende evolutie van de verkeersintensiteit verwacht worden aan de rand van de binnenstad:

- noord (Meensesteenweg):	status quo
- oost (Romeinse laan):	40% stijging
- zuid (Minister Tacklaan):	100% stijging
- west (Noordstraat-Beheerstraat):	100% stijging

Deze cijfers komen voort uit een **hypothese**. Ze geven een ordegrootte aan, waarmee rekening moet gehouden worden bij de realisatie van het westelijk deel van de stadsring.

- Zone A: binnenstad
- Zone B: binnenring/grote ring
- Zone C: buiten de grote ring
- Zone R: aansluitend bij de grote ring



Berekening van de capaciteit van bepaalde kruispunten en toetsing van de berekeningswijze aan de realiteit op het bestaand rondpunt Panorama.

De Verkeerstechnische dienst heeft met eigen berekeningsmethodes (cfr. Methode BOVY), de maximale capaciteit van bepaalde kruispunten berekend. Daarnaast werden bij middel van recente video-opnames door de A.W.V. nieuwe tellingen verricht op het Panoramakruispunt. Die cijfers werden met elkaar vergeleken en beiden toonden aan dat dit kruispunt nog een zekere capaciteitsmarge over houdt. De gebruikte berekeningsmethodes kunnen dus als "realistisch" worden aanvaard, en toegepast worden op de verschillende modellen.

Beschrijving van de vervoervraag.

Naar aanleiding van de verkeersstudie van 1984, werden in de binnenstad, de uitvalswegen en de kleine ring verkeerstellingen uitgevoerd. Aan de bestuurders werden vragen gesteld naar hun herkomst en hun bestemming.
Op basis van deze gegevens werd het gebied in en rond Kortrijk ingedeeld in 4 zones:

- Zone A: binnenstad
- Zone B: binnenring/grote ring
- Zone C: buiten de grote ring
- Zone R: aansluitend bij de grote ring

Op hun beurt werden deze zones weer onderverdeeld in kleinere genummerde delen: A1, A2, B1...
Alle verplaatsingen tussen de zones en binnen de zones werden geregistreerd.
De resultaten werden samengevat in een herkomst-bestemmingsmatrix.

Op basis van deze **herkomst-bestemmingsmatrix** van 1984 wordt nu een extrapolatie gemaakt naar 1992, waarbij rekening gehouden wordt met de gewijzigde circulatie en de toename van het autoverkeer, zoals eerder vermeld.

Van 1984 tot 1992 wordt overeengekomen rekening te houden met een toename van het autoverkeer met 20 %. Naar 2005 toe, wordt nogmaals gerekend met een toename van 10 %.

Ook de produktie en attractie per zone, voor het jaar 2005, wordt geraamd, rekening houdend o.a. met de gevolgen van de herbebouwingen, die voortkomen uit de realisatie van de westelijke ring, die aanleiding zal geven tot een bijkomende beweging.

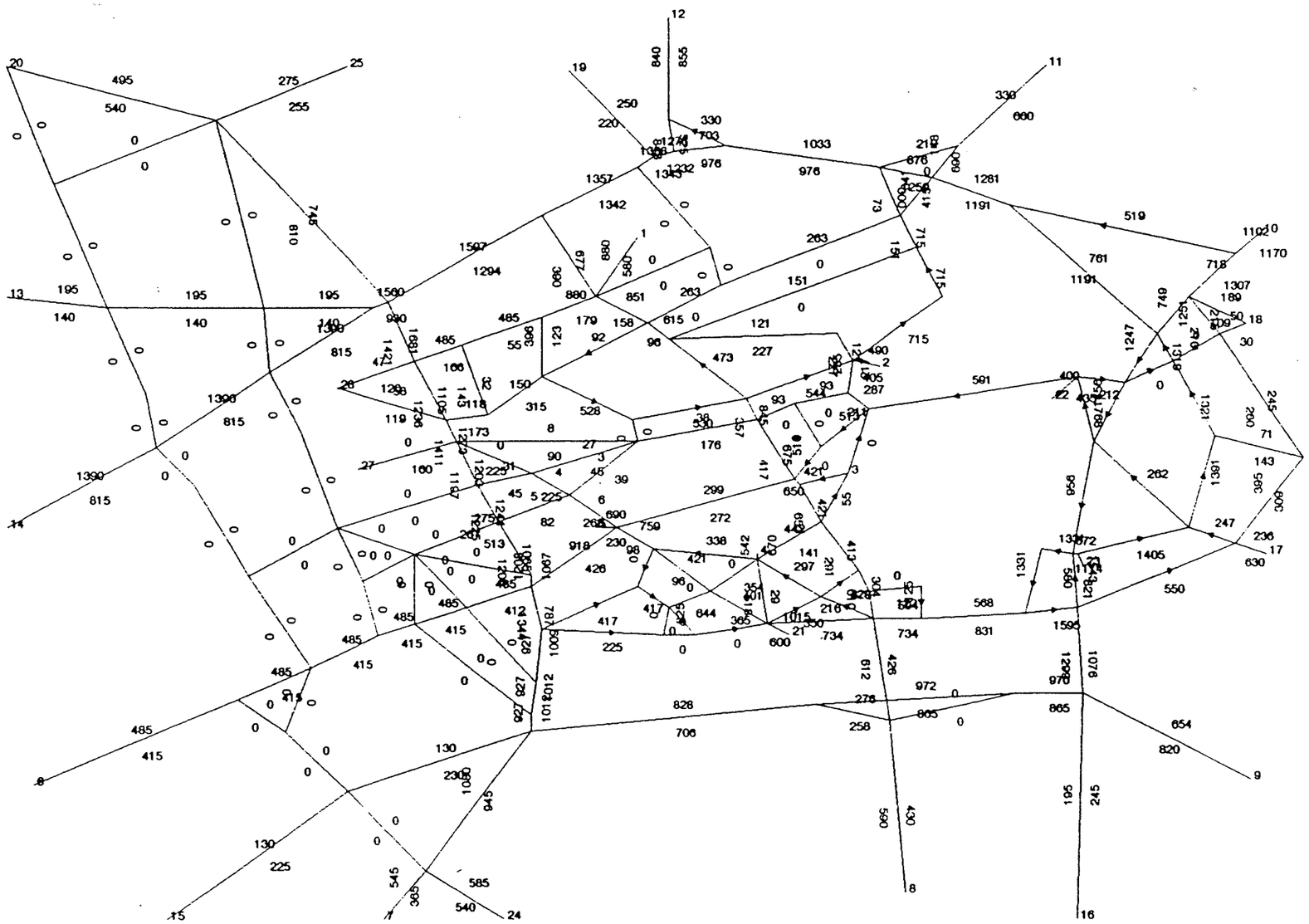
Opbouw van een netwerk

Een netwerk bestaat uit een aantal knooppunten, verbonden met lijnen, volgens de straten die deel uitmaken van het model. Schakels, knooppunten en afslag verboden worden expliciet aangegeven. Voor belangrijke kruispunten wordt onderscheid gemaakt tussen voorrangskruispunten, lichtgeregelde kruispunten en ronde punten.
Na het vastleggen van het aantal rijstroken, krijgt ieder rijvak een bepaalde maximum capaciteit en snelheid toegewezen. In grote straten bedraagt de uurcapaciteit 1200 voertuigen per vak. Het computermodel (TRIPS) houdt rekening met een zekere moeilijkheidsgraad om bepaalde plaatsen te bereiken en met een zekere weerstand (hinder), naargelang de toebedeelde capaciteit.

Kalibreren van het computermodel

Na het invoeren van het basis netwerk, wordt de H-B matrix 1984 toegedeeld.
De gekalibreerde matrix wordt in onderling overleg geëvalueerd. Dezelfde methode wordt dan gevolgd voor de matrixen 1992 en 2005, maar de evaluatie gebeurt zonder telgegevens.

Basisnetwerk



leiedal

Onderzoek naar het juiste tracé: 4 scenario's

Er worden verschillende berekeningsmodellen in overweging genomen. Elk model krijgt een eigen cijfercombinatie toegewezen (a.b.c.d.)

a = **"scenario"**

1 bestaande onderdoorgang spoorweg + 1 tunnel
2 nieuwe onderdoorgang spoorweg
3 nieuwe onderdoorgang spoorweg + bijpas Blekersstraat
4 tracé ten westen van de spoorweg + 1 bijkomende tunnel

b = 1 : WR gaat door naar Heule
2 : WR stopt aan Meensesteenweg

c = Maatregelen getroffen op WR. Voorbeeld:
1 : Ronde punten, geen tunnels

d = Invloeden door maatregelen getroffen op andere plaatsen (vb. afsluiten tunnel Doorniksesteenweg, in noordelijke richting).

Aan ieder berekeningsmodel wordt automatisch een H-B matrix gekoppeld:

A = matrix 1984
B = matrix 1992
C = matrix 2005, voor de modellen 1,2 en 3
D = matrix 2005, voor model 4

Volgende modellen worden onderzocht:

- model 0
- model 1 - alternatieven 1111-1211
- model 2 - alternatieven 2111-2211
- model 3 - alternatieven 3111-3211-3213
- model 4 - alternatieven 4111-4211-4213-4214

Westelijke stadsring
Situering van de oostelijke en de westelijke tracés

Onderzoek knelpunten: verkeer

Westelijke stadsring
Situering van de oostelijke en de westelijke tracés

Modellenstudie evaluatie alternatieven WR

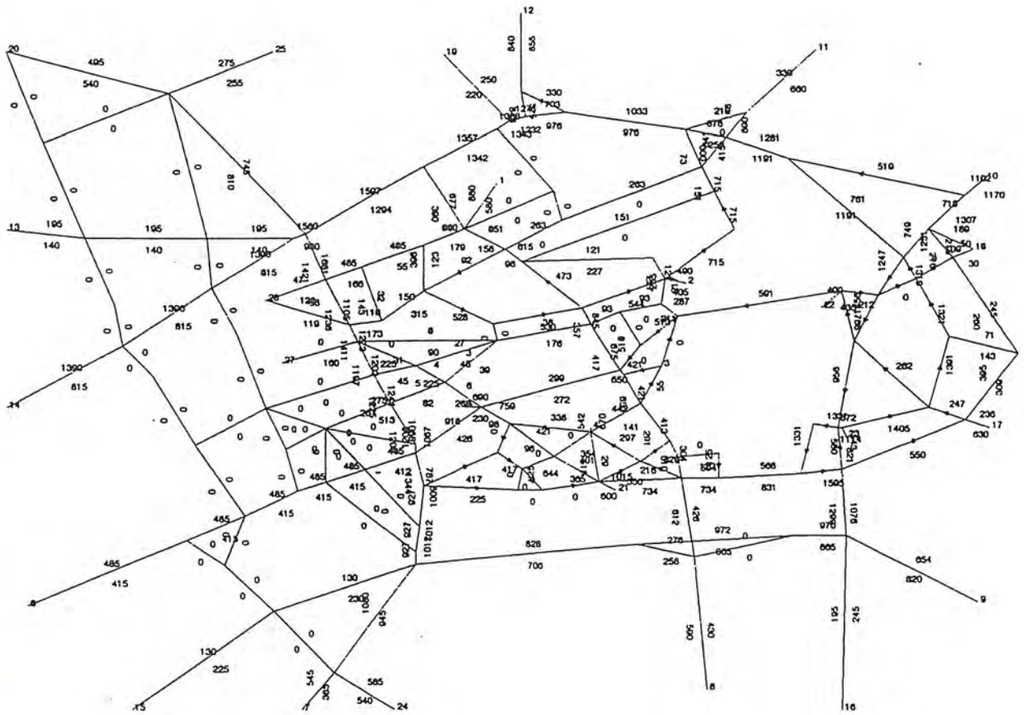
- <u>opbouw van het netwerk model 0 (1984 & 1992)</u>

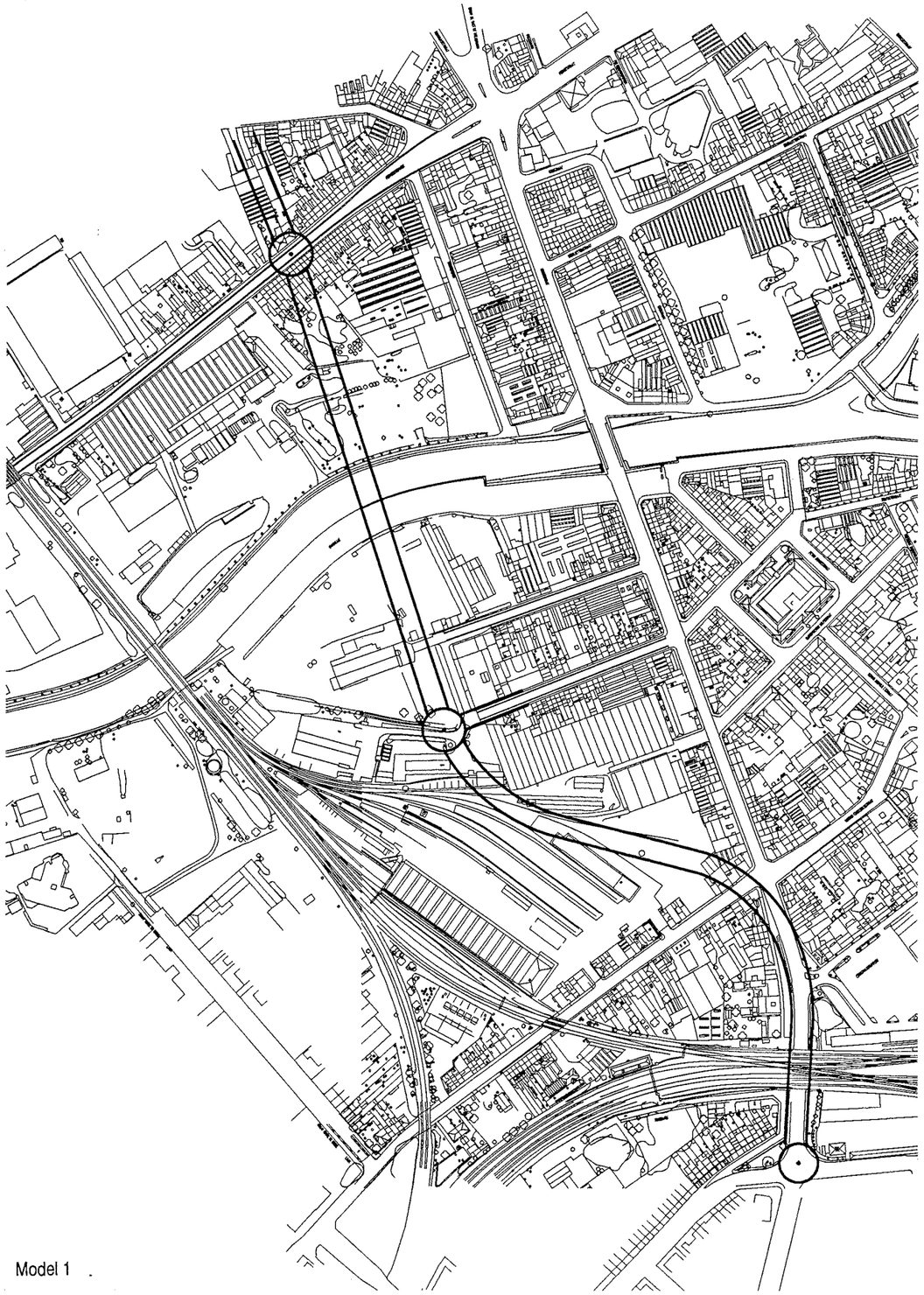
Analyse van de lijnbelastingen (capaciteit van de rijstroken), de belastingen (volumes) en , afslagtijden (turn-times) op de kruispunten.

Er wordt rekening gehouden met een wegprofiel van 20 m (2 x 1 rijstrook) en met rotondes met diameter 40 m met 1 aanvoer- en afvoerstrook (met mogelijkheid van een afslagstrook) en 1 rijstrook op de stadsring.

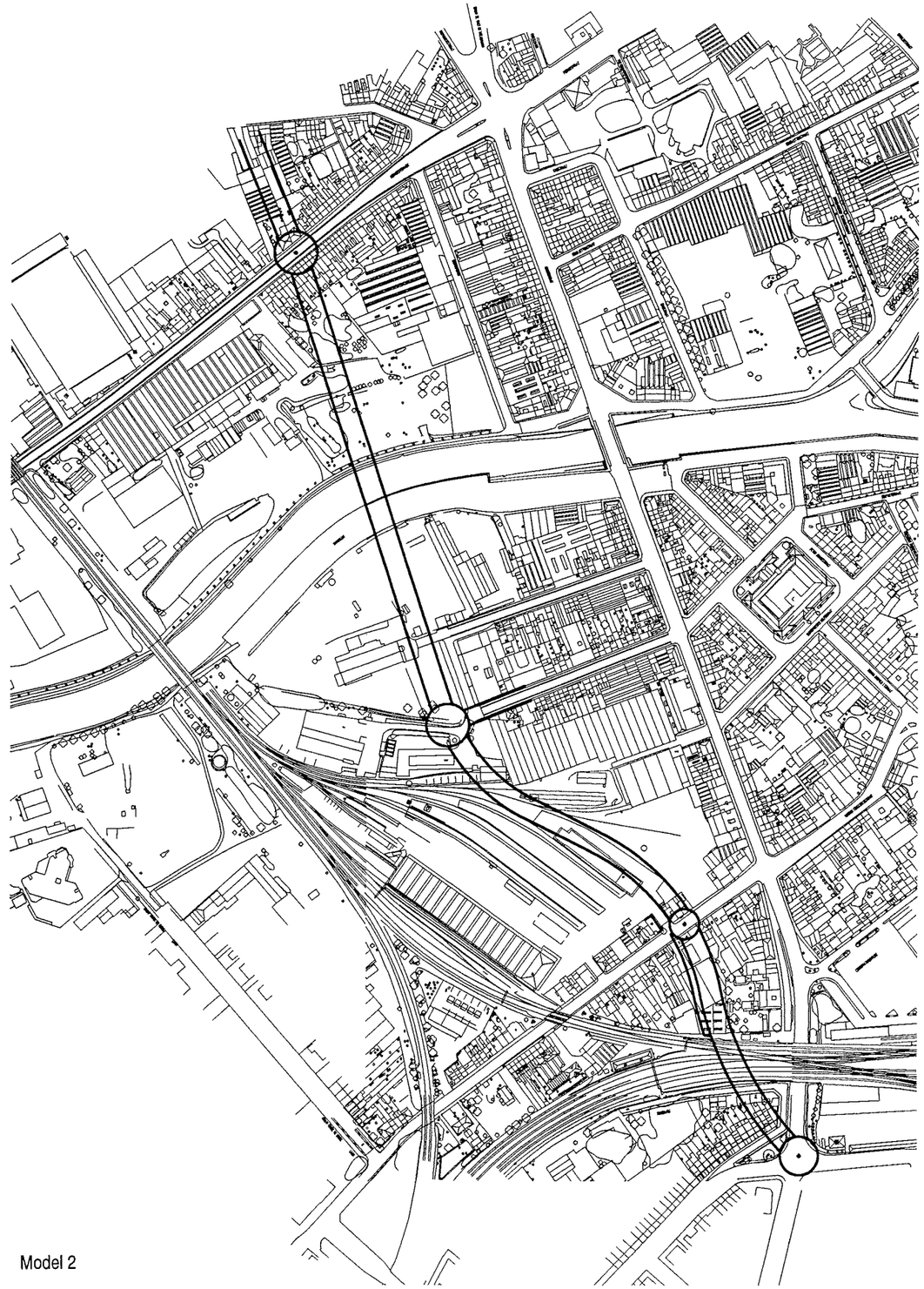
Het model 0 (1992) is opgebouwd op basis van de huidige infrastructuur. De berekeningen zijn uitgevoerd naar 2005, volgens de verwachte evolutie. Hetzelfde model wordt tevens berekend op basis van de verkeersintensiteiten in 1992.

Model 0: 1992

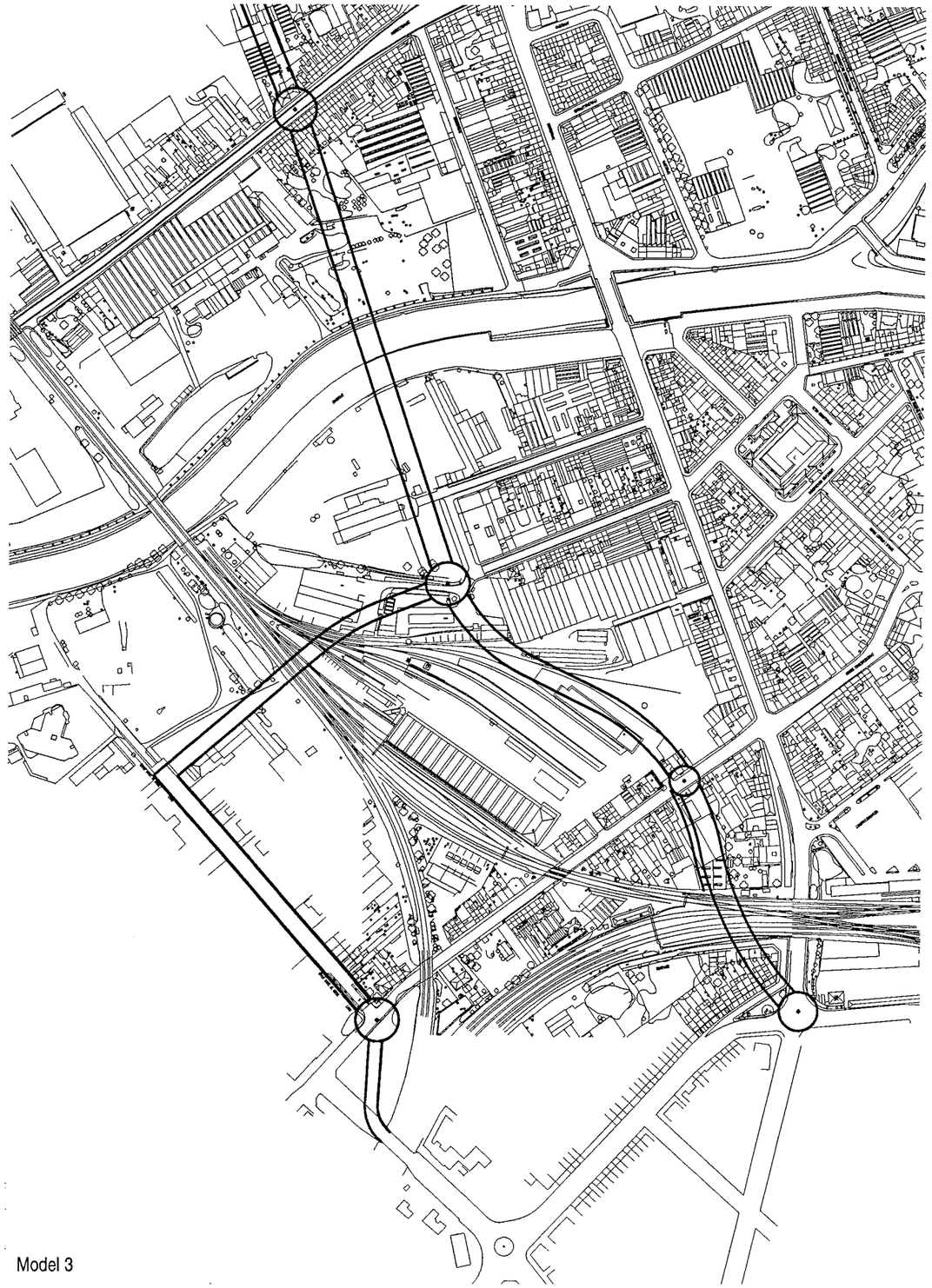




Model 1



Model 2



Model 3

Model 4

- evaluatie van de verschillende verkeersmodellen:

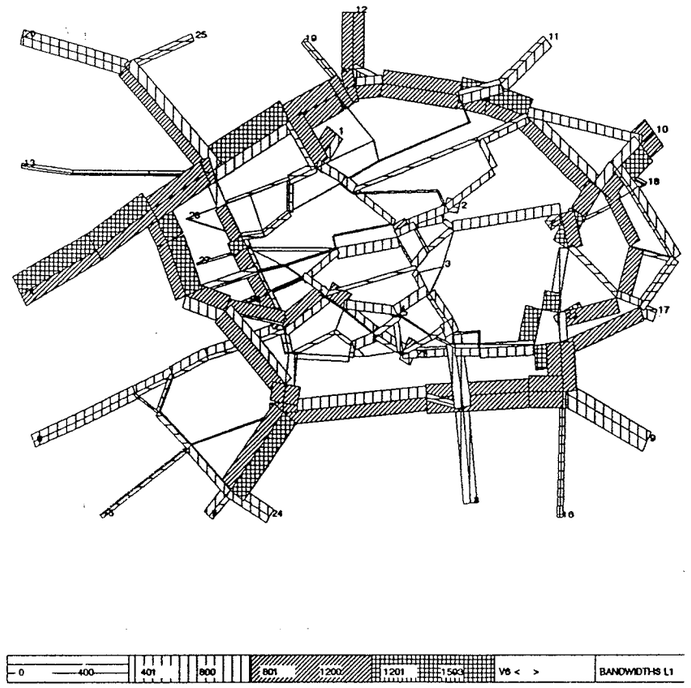
De stadsring zal in het jaar 2005 overal een hoge belasting kennen. Uit de berekeningen blijkt dat nagenoeg overal de maximum capaciteit van 1200 voertuigen per rijvak gehaald of zelfs overschreden wordt .
De belastingen op de kruispunten zijn echter het meest problematisch. Uit de berekeningen blijkt dat de maximum capaciteit van 2500 voertuigen per uur op veel plaatsen overtroffen wordt.

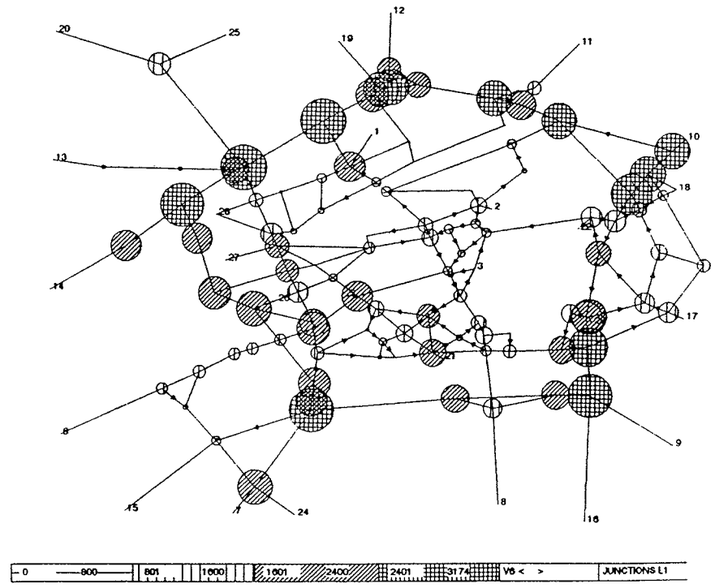
Elk model levert een aantal probleemkruispunten op, die verschillen naargelang het model.
Bijkomend onderzoek maakt echter uit, dat een optimalisatie van fasering en/of geometrie van de ronde punten overal de druk kan herleiden tot een aanvaardbaar niveau.

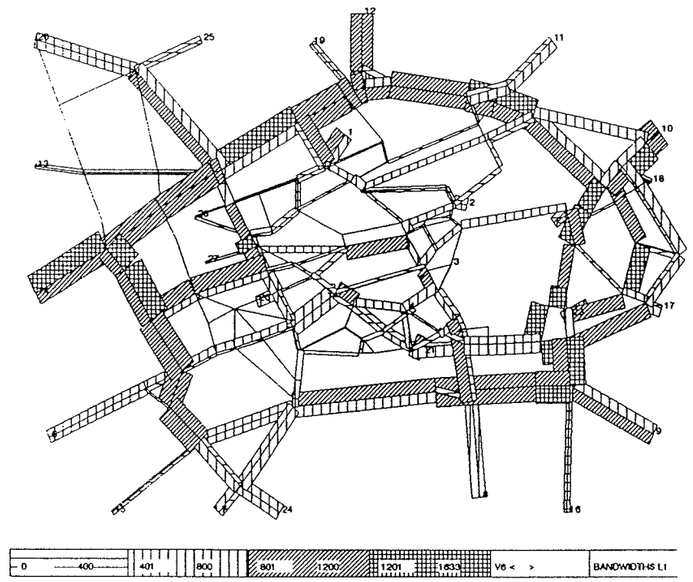
Geen enkele oplossing blijkt op verkeerstechnisch vlak belangrijke voordelen te bieden tegenover de andere. Dit is enigszins begrijpelijk, gezien de tracés van de verschillende modellen zeer dicht bij elkaar liggen.
Naarmate overbelastingen voorkomen op bepaalde kruispunten op het westelijk gedeelte van de stadsring, blijken gelijkaardige overbelastingen ook voor te komen op andere delen van de ring. Ongeacht de ligging en de vorm van de WR, zullen externe maatregelen noodzakelijk zijn om overbelasting te vermijden.

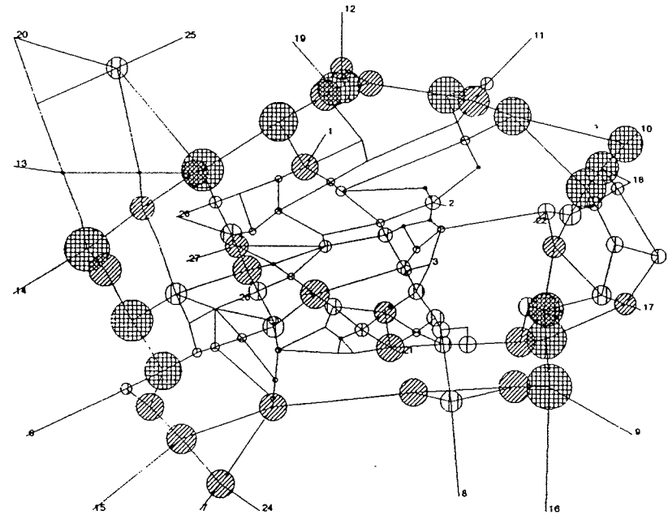
Deze vaststelling refereert naar het eerder geformuleerde uitgangspunt, dat over de ganse stadsring een zelfde comfortniveau moet nagestreefd worden: de toename van de verkeersdruk, die overal op de stadsring zal waargenomen worden, kan gelijkwaardig verdeeld worden, mits de juiste, goed op elkaar afgestemde maatregelen genomen worden.

Geen van de 4 modellen kan op verkeerstechnisch vlak worden geëlimineerd. De keuze van het tracé zal dus door andere aspecten worden bepaald.









Model 1: alternatief 1211 ↗

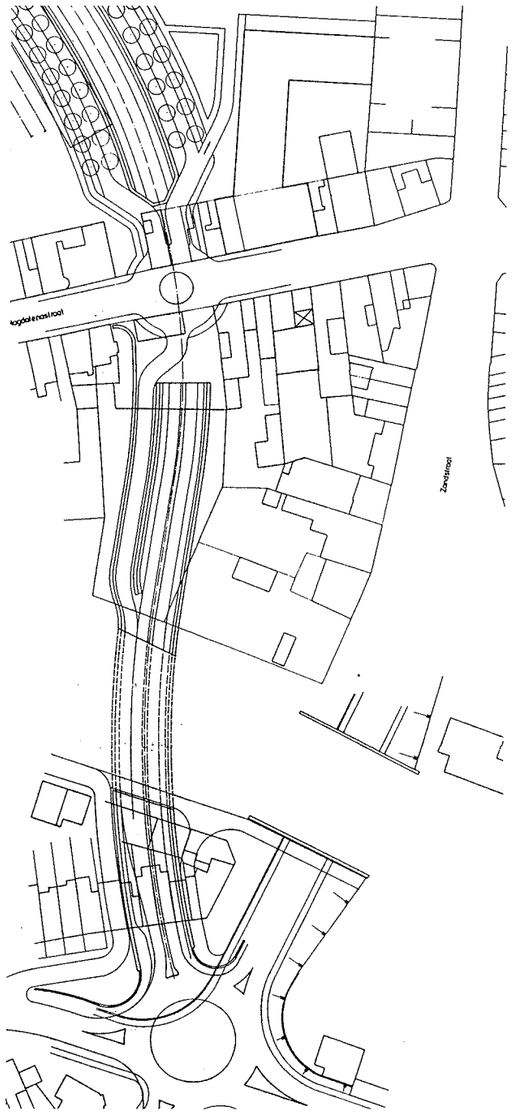
Model 4: alternatief 4211 →

2

Uitvoeringstechnische implicaties

We maken onderscheid tussen de oostelijke oplossing (de modellen 1,2 en 3, ten oosten van de spoorweg) en de westelijke oplossing (model 4) Ook de noordelijke doortrekking wordt onderzocht.

Model 2, met bijkomende ondertunneling spoorweg en Magdalenastraat



westelijke oplossing

Het model is technisch uitvoerbaar.
De technische moeilijkheden blijven beperkt tot het oplossen van de kruispunten van de WR met wegen, Leie en spoorweg. Er worden geen huizenblokken doorsneden.

- spoorweg
De tunnel aan de F. de Bethunelaan moet verbreed worden, zodat fietsers en voetgangers veiliger kunnen circuleren.
Aan de K. de Goedelaan moet de bestaande voetgangerstunnel vervangen worden door een volwaardige verkeerstunnel.
De aansluiting naar de Blekersstraat, die de enige bijkomende verbinding vormt tussen ring en centrum, moet gelijktijdig kunnen uitgevoerd worden met de aanleg van de WR. Een mogelijke verkeersweg langs de Leie, werd immers in het Leiedossier verworpen. De uitvoering hangt dus af van de medewerking van de NMBS en de toekomstplannen voor het goederenstation Kortrijk-Weide.
De bijkomende tunnel onder de spoorweg, aansluitend op het kerkhof, veronderstelt een verdiepte aanleg van de WR vanaf de Meensesteenweg.

- Leie
De overbrugging van de Leie stelt geen technische problemen.

- kruispunten
De aanleg van verschillende rondpunten is haalbaar:
- Magdalenastraat - K. de Goedelaan, via een bocht aan te sluiten, met bijpas. Maatregelen te nemen i.v.m. de beperkte zichtbaarheid vanuit richting centrum.
- K. de Goedelaan-Blekersstraat: geen probleem.
- Meensesteenweg: beperkte zichtbaarheid vanuit het centrum.
- Moorseelsestraat: de spoorwegoverweg moet beperkt blijven voor voetgangers en fietsers. Beperkte zichtbaarheid uit het zuiden, gezien de helling van de WR, vanaf de spoorwegtunnel, onmiddellijk aansluit op de rotonde.

- kerkhof
De doortrekking van de WR in noordelijke richting vergt de onteigening van een gedeelte van het kerkhof. Hoewel de ingreep technisch mogelijk is, wordt het wellicht een dure operatie, gespreid over vele jaren.

oostelijke oplossingen

Ten **noorden** van de Leie wordt een gemeenschappelijk tracé voorgesteld voor de 3 modellen.
De realisatie stelt technisch geen probleem en kan met beperkte kosten.
Er is voldoende vrije ruimte voor de onmiddellijke aanleg van het rond punt aan de Molenstraat.

De vormgeving van het kruispunt met de Moorseelsestraat vraagt bijkomend onderzoek.

Het rondpunt op de Meensesteenweg, dat de verkeersfunktie van de Meensepoort overneemt, krijgt voldoende ruimte, na onteigening. In vergelijking met het synteseplan (bijgevoegd bij het protocol) vereenvoudigt de voorgestelde gelijkvloerse oplossing in belangrijke mate de infrastructuurwerken op het kruispunt en tussen Meensesteenweg en Leie.

Ten zuiden van de Leie moet het juiste tracé nog bepaald worden. Het aantal afslagpunten (kruispunten) van en naar het centrum moet maximaal gehouden worden.

Model 3 kan als variante beschouwd worden van de modellen 1 en 2 : de bijkomende verkeerstunnel onder de spoorweg naar de K. de Goedelaan, kan hier, in tegenstelling met model 4, uitgevoerd worden in een latere fase. Deze werken (afhankelijk van de NMBS) zijn niet essentieel voor het functioneren van de WR.

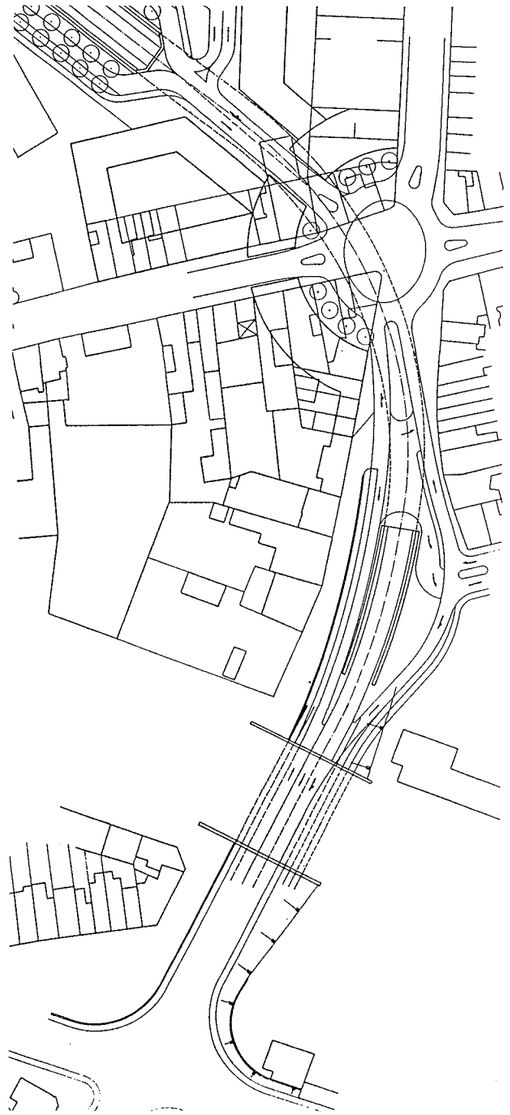
Model 2 voorziet in twee bijkomende tunnels: een tunnel onder de spoorweg tussen Panoramakruispunt en Magdalenastraat en een ondertunneling van de Magdalenastraat zelf. Deze werken zijn ingrijpend en duur, gezien een bestaand woonblok volledig doorsneden wordt. Daarenboven blijkt het geen goede oplossing voor de gestelde problemen: de verkeersoverlast laat zich immers het meest voelen op de kruispunten en niet op de verbindingswegen; de bijkomende tunnel vormt zelfs een bijkomende hinder voor het Panoramakruispunt, door een bijkomende arm aan het rondpunt toe te voegen en dus het kruispunt supplementair te belasten.

Uit de berekening blijkt dat het profiel van de bestaande ondertunneling ruim voldoende is, om de verwachte capaciteiten op te vangen.

De tunnel onder de Appel, facultatief voorzien in Model 1 brengt eveneens hoge uitvoeringskosten met zich mee. Ook de aansluitende op- en afritcomplexen zijn vrij omvangrijk.

De eenvoudigste en minst dure oplossing maakt gebruik van de **bestaande spoorwegtunnel** en een **gelijkvloerse oplossing aan de Appel**. Gezien de grote fietsstroom Magdalenastraat - station, is het wenselijk in dit model een bijkomende fietsverbinding aan de spoorwegtunnel te voorzien. Dit moet verder onderzocht worden.

Model 1, met ondertunneling Appel



3

Stedebouwkundige overwegingen

De westelijke stadsuitbreiding situeert zich tussen de Noordstraat - Beheerstraat en de spoorweg.
De keuze van het tracé van de WR is bepalend voor de manier waarop dit nieuwe stadsdeel zal uitgebouwd worden.

westelijke oplossing

Het westelijk tracé doet grotendeels beroep op de bestaande wegeninfrastruktuur. De bebouwing langs dit tracé is nu reeds bijna volledig ingevuld. De F. de Bethunelaan en K. de Goedelaan vormen, samen met de achterliggende bebouwing, een rustige woonwijk aanleunend bij het stadscentrum. Men vindt er veel scholen, bejaardentehuizen, een zwembad en een park.
Het kanaliseren van alle ringverkeer langs dit traject zal grote gevolgen hebben voor de leefbaarheid van dit stadsdeel, dat op een dergelijke druk niet voorzien is.
De betere verkeersbereikbaarheid zal nieuwe functies aantrekken, die de bestaande (vooral het wonen) zullen verdringen. Er is te weinig ruimte beschikbaar om de nodige voorzieningen (parkings, e.d.) te kunnen uitbouwen, die nodig zijn voor het goed functioneren van deze nieuwe publieksgerichte, commerciële bestemmingen. Dit brengt op zijn beurt opnieuw bijkomende druk met zich mee op de nog resterende residentiële en andere zachte functies.
Door zijn ligging ten westen van de spoorweg, sluit de WR zich enigszins af van het stadscentrum. Er mag dan ook voor gevreesd worden, dat de westelijke aanleg van de WR, teveel een rechtstreekse verbinding tussen het "Ei" en de noordelijke R8 vormt, die door veel automobilisten - weinig gehinderd door verkeer van en naar de stad - als bijpas (kortere en/of snellere verbinding) zal gebruikt worden tussen de afrit van de E17 en het noord/westelijk deel van de agglomeratie. Op vrij korte termijn moet dit oneigenlijk gebruik opnieuw leiden tot bijkomende verkeersbelasting op de as Noordstraat - Beheerstraat (zie ook conclusie Tracer).
Het spreekt voor zich, dat het aantrekken van bijkomend stadsvreemd verkeer naar de WR ten allen prijze moet vermeden worden.

De ontwikkeling van de stadsuitbreiding tussen spoorweg en Noordstraat - Beheerstraat wordt in deze oplossing niet gehinderd door de WR. De realisatie kan dus rustig gespreid worden over een langere periode, afhankelijk van de afbouw van het station Kortrijk - Weide. Dit ogenschijnlijk voordeel verbergt belangrijke nadelen:
-de realisatie van het ganse gebied valt buiten het bestek van de Leiewerken en moet volledig afzonderlijk ervan door de stad ontwikkeld worden. Gezien de kostprijs van de onteigeningen en de nodige infrastructuur, mag verwacht worden dat dit leidt tot jarenlang uitstel en wellicht gedeltelijk afstel.
-het genererend effect van de WR (verkeersbereikbaarheid, gekoppeld aan vrije ruimte die aansluit bij het centrum) wordt niet gebruikt om het nieuwe stadsdeel op te bouwen, maar eerder om een bestaand, goed functionerend stadsdeel bijkomend te belasten en te ontregelen.
- het vooropgestelde systeem, van grote parkings voor langparkeren langs de WR - een prioriteit voor de leefbaarheid van het centrum - is in deze oplossing niet mogelijk, omwille van de te grote afstand naar het stadscentrum.

oostelijke oplossing

Het oostelijk tracé biedt op stedebouwkundig vlak heel wat voordelen.
Vooreerst zijn er de meervoudige verbindingsmogelijkheden met het centrum (Leieoevers, Blekersstraat, Nolfstraat, Appel, Zandstraat).
Men beschikt over voldoende vrije ruimte om de aanleg een stedelijke allure mee te geven in de lijn van de rest van de stadsring. De realisatie van de WR - als hoofdas van het nieuwe westelijke stadsdeel - gebeurt in een vroege fase van de Leiewerken: de ontwikkeling van de rest van het gebied kan dus snel volgen, zonder bijkomende grote investeringen voor de gemeente.
Het stedebouwkundig herstel kan onmiddellijk bij de werken aansluiten, ook in de Noordstraat - Beheerstraat.
De interessante bouwmogelijkheden moeten leiden tot de snelle afwerking van de bestaande bouwblokken.
De aansluitende noordelijke doortrekking kan gelijktijdig en met beperkte kosten uitgevoerd worden, wat garant moet staan voor het onmiddellijk funktioneren van het voorgestelde model.
Het voorstel dat gebruik maakt van de bestaande tunnel en een maximum aantal gelijkvloerse kruispunten, is met de minste moeilijkheden in te passen in de bebouwing.

4

Veiligheids- en leefbaarheidsaspecten

Op vlak van veiligheid en oversteekbaarheid van de kruispunten, zijn beide oplossingen evenwaardig: in beide gevallen zal vooral de grote stroom fietsers op het spitsuur zorgen baren. Dit aspect moet dan ook in detail bestudeerd worden.

De verkeershinder (vooral op de spitsuren) zal in alle WR oplossingen aanwezig zijn. Moeilijke punten zijn: de aanwezigheid van een grote school in de onmiddellijke nabijheid van de oprit naar de Leiebrug, in model 4, en het doorbreken van de dichte bebouwing aan de Moorseelsestraat en Vlasbloemstraat, in de andere modellen.

In model 4 wordt de verkeersdrukte meer verspreid over verschillende straten: dit lijkt vanuit verkeersstandpunt voordeliger, maar vormt een bijkomende druk op de leefbaarheid. Zo neemt bijvoorbeeld in de Van de Peereboomlaan en de F. de Bethunelaan de verkeersdrukte gevoelig toe.

Verder blijken de gelijkvloerse oplossingen meer garanties te bieden voor sociale veiligheid, dan de ondertunnelingen.

5

Onteigeningen

westelijke oplossing

In het noordelijk deel wordt alles beperkt tot enkele woningen. De onteigening van het kerkhof is een dure, langdurige en moeilijke zaak.
In het zuidelijk deel: te verwaarlozen.

oostelijke oplossing

In het noordelijk deel zijn de onteigeningen reeds lang gekend. De problemen aan de Moorseelsestraat en Vlasbloemstraat kunnen ondervangen worden.
In het zuidelijk deel, vraagt tracé 2 een moeilijke onteigening aan de Van de Peereboomlaan. Tracé 1 kan beperkt worden t.o.v. het protocol voorstel, voor zover gekozen wordt voor een oplossing zonder bijkomende tunnel onder de Appel.

6

Kostprijs

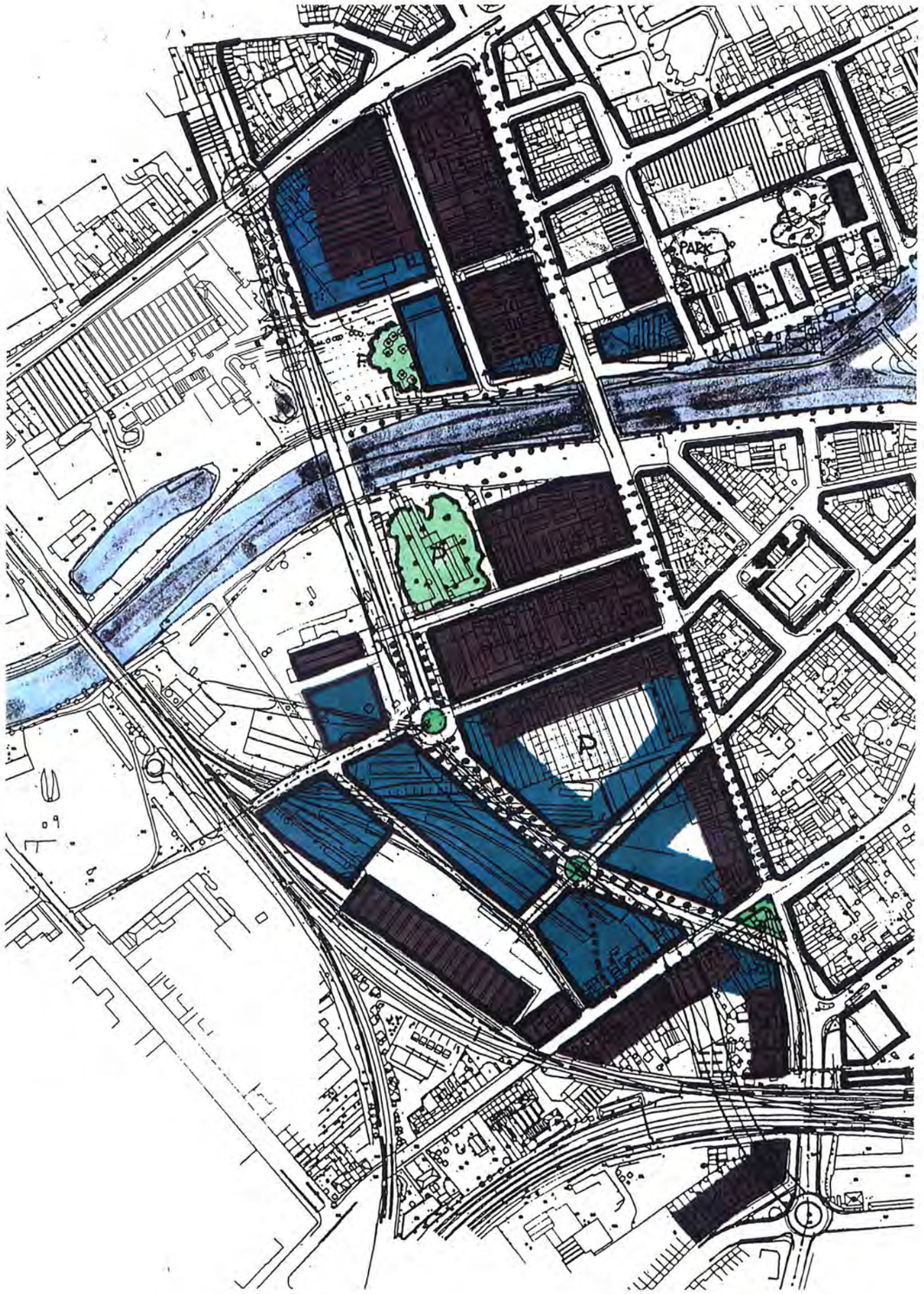
Hoewel de kostprijsberekening geen deel uitmaakt van deze stedebouwkundige studie, mag toch verondersteld worden, dat de voorkeur voor eenvoudige en bescheiden oplossingen een gunstige weerslag heeft op het budget.
In het zuidelijk deel is tracé 1 veruit de goedkoopste oplossing, indien gelijkvloers uitgevoerd.
Tracé 4 wordt bezwaard door de zeer dure bijkomende tunnel onder de spoorweg tussen de K. de Goedelaan en de Blekersstraat. Ook de werken aan de tunnel in de F. de Bethunelaan moeten in rekening gebracht worden.
In het noordelijk deel is het oostelijk tracé met beperkte kosten uit te voeren, gezien ook de tunnel aan de Meensesteenweg wegvalt. Het westelijk tracé is vrij duur, gezien de onteigening van - minstens - een deel van het kerkhof en een bijkomende spoorwegonderdoorgang, naast het kerkhof.
Een keuze voor tracé 1 bespaart 3 tunnels (Appel, Meensesteenweg en spoorweg). Dergelijke besparing is groter dan de kostprijs van de volledige westelijke uitvalsweg tot aan de R8.
Kiest men dus voor dit vereenvoudigde model 1, dan zijn er geen bijkomende middelen nodig om de - met deze oplossing **noodzakelijk verbonden** -noordelijke doortrekking gelijktijdig te realiseren.

Conclusie: keuze tracé

Omwille van alle aangehaalde argumenten wordt gekozen voor **tracé 1,** zonder bijkomende ondertunnelingen en in zijn **eenvoudigste vorm.**

De belangrijke besparingen, die uit deze keuze volgen, maken de financiële middelen vrij, om de noodzakelijke noordelijke verbinding van de stadsring met de R8, spoedig te realiseren.
Uit een raming van de AWV blijkt, dat rekening houdend met de keuze van een gelijkvloerse oplossing aan de Meensesteenweg, de gemaakte besparingen overeenstemmen met de totale kostprijs voor de realisatie van de N 328 en N 50c.

Nieuw synteseplan westelijke stadsuitbreiding



Stredebouwkundige principes

1

Stedebouwkundige principes

Ten **zuiden** van de Leie

Eenmaal bevrijd van de zware verkeerslast, kan de as Noordstraat - Beheerstraat een meervoudige nieuwe functie opnemen:
- enige vaste binnenstedelijke verbinding tussen het noordelijk en het zuidelijk stadsdeel
- hoofdstraat van het westelijk deel van het stadscentrum (het deel ten westen van de Grote markt)
- link tussen de 19e eeuwse - en de huidige stadsuitbreiding.

De bestaande bebouwing ten westen van de Beheerstraat kan het best geïntegreerd worden, indien rekening gehouden wordt met een aantal belangrijke ingrediënten uit de 19de eeuwse urbanistische visie (assen, pleinen, perspectieven), zodat de westelijke uitbreiding het bestaande patroon vervolledigt:
- het doortrekken van de B. Nolfstraat, maakt de visuele verbinding tussen de nieuwe bebouwing en het P. Rooseveltplein.
- de rotondes op de ring vragen een stedelijke aankleding (standbeeld, sculptuur) omwille van de herkenbaarheid vanuit het stadscentrum
- de bebouwing moet zo strikt mogelijk ingevuld worden in gesloten bouwblokken
- het gabariet van de gebouwen mag de gemiddelde gabarieten van het bestaande niet overschrijden.

De omgeving van de brug over de Leie wordt vrijgehouden van bebouwing. Aan beide oevers bestaat de mogelijkheid ruime parkings aan te leggen met hoogstammige bomen.

Ten **noorden** van de Leie

Dezelfde principes worden toegepast als in het zuiden.
De typologie van de bebouwing tussen Meensesteenweg en Blekersstraat, ten westen van de WR, moet bepaald worden in functie van een eventuele afbraak van de Blekerij. De strook langs beide oevers van de Leie (oude Leiearm) blijft bij voorkeur een open groene ruimte.
In het resterende deel kunnen eventueel losse volumes ingeplant worden, die het zicht op de Leie vanop de Meensesteenweg en de verlengde Blekersstraat ten dele open houden.

Het deel ten noorden van de Meensesteenweg, valt buiten het bestek van deze studie.

2

Vormgeving van de stadsring

Zoals vooropgesteld krijgt de stadsring een eigen, stedelijk karakter. Het nieuwe westelijke deel heeft een specifiek profiel, voortkomend uit de vrij korte opeenvolging van ronde punten, die aansluiten met de straten van en naar het centrum.

Tussen de verkeerspleinen wordt het doorgaand verkeer geleid over **een enkel rijvak** per rijrichting (3.50 m): een dubbel rijvak zou het verkeer niet vlotter laten lopen en zou op het rond punt meer hinder geven.
De bediening van de aansluitende bebouwing gebeurt dan via een **ventweg** met gemengd verkeer (5 m). Parkings (langsparkeren, e.a.), zijn uitsluitend via deze ventweg te bereiken.

Het ruime profiel wordt geaccentueerd en vanop afstand herkenbaar gemaakt, door de aanplanting van **hoogstammige bomen**, met ruime kruinen.

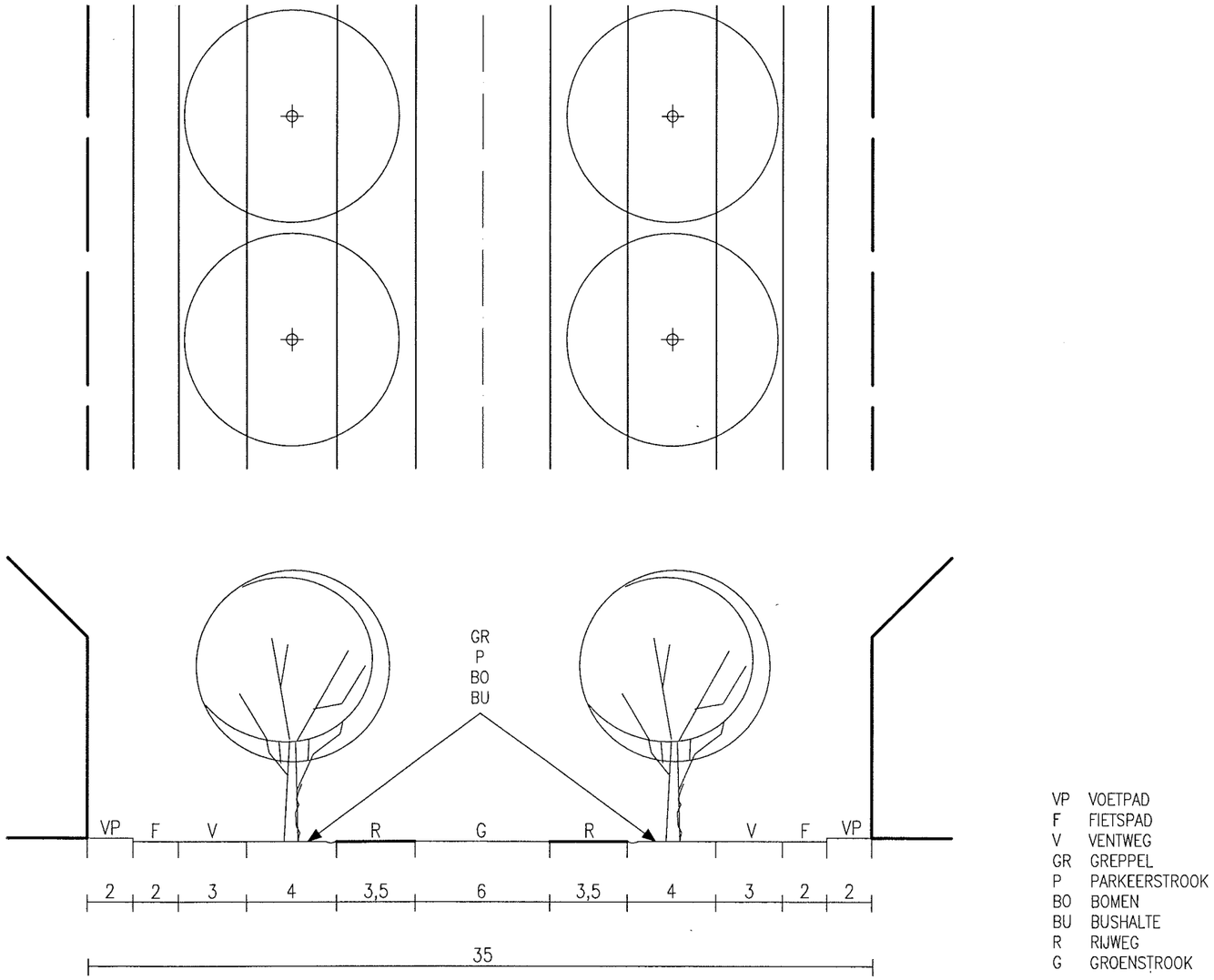
Beide rijvakken worden gescheiden door een open **groene middenstrook** (6 m). Deze strook fungeert tevens als reservestrook voor eventuele bijkomende noden in de toekomst, zoals een vrije busbaan of dubbele strook per rijrichting.

Op de brug wordt het profiel aangepast: de middenstrook van 6 m wordt weggelaten, en er wordt een **veiligheidsstrook** (2 x 3 m) voorzien, die ook als pechstrook, of evacuatiezone bij ongevallen, of alternatieve rijstrook bij werken aan het brugdek, dienst kan doen.

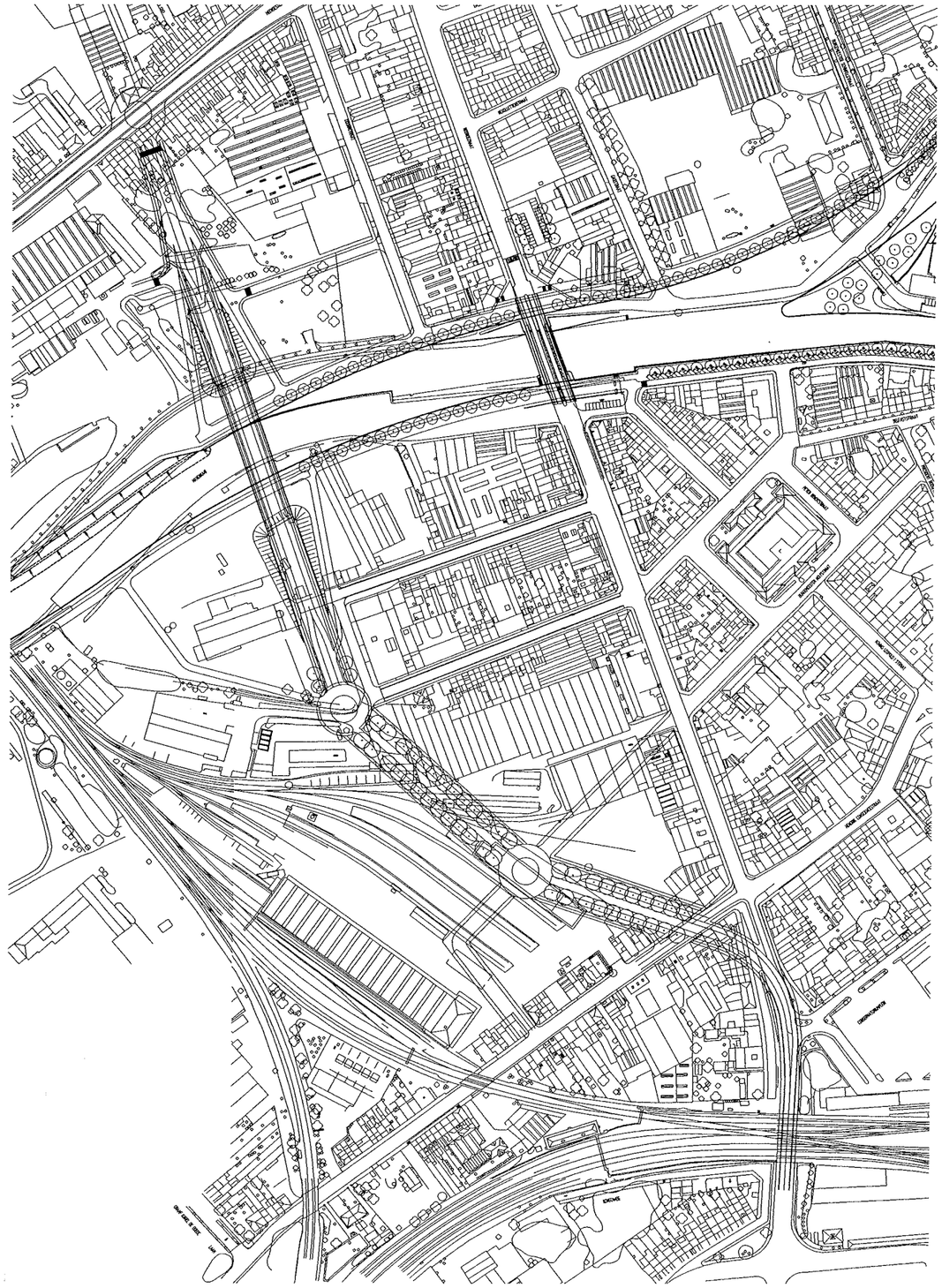
De rondpunten, met ruime diameter (40 m), moeten eveneens een meer stedelijke inrichting krijgen, waarbij de nadruk niet komt te liggen op de het verkeerstechnische aspect, maar op de eigenheid van de stedelijke ruimte.

Op die manier kan onderscheid gemaakt worden tussen de verkeerspleinen met aansluiting op de uitvalswegen en de andere.

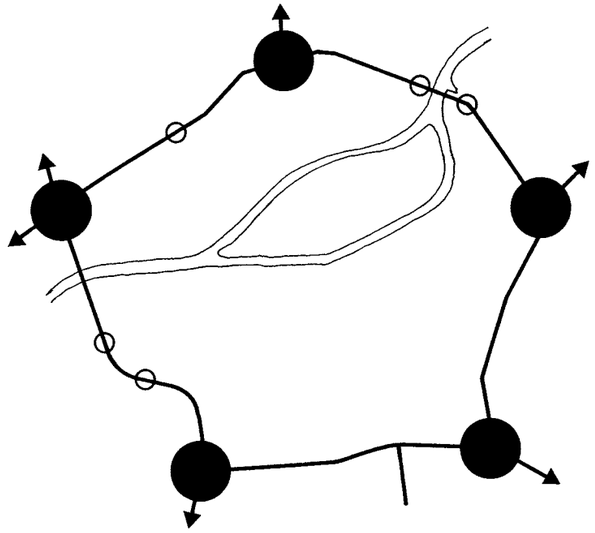
Als het in de bedoeling ligt de stadsring als geheel een herkenbaar eigen karakter te geven, verdient het aanbeveling, de belangrijkste vormkenmerken te generaliseren: de hoogstammige bomen, de aanleg van de ronde punten, en - waar het mogelijk is - een groene middenstrook.



Westelijke ring: principe-doorsnede

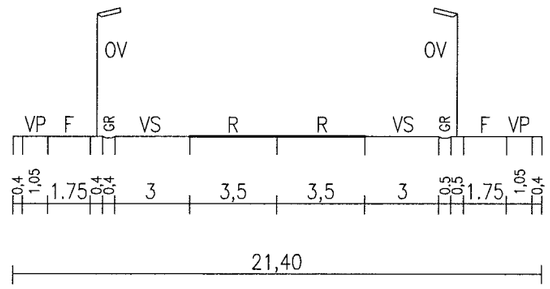


Westelijke ring



Stadsring: rondpunten
- aan invalswegen
- van/naar centrum

Principeprofiel brug



VP VOETPAD
F FIETSPAD
OV OPENBARE VERLICHTING
GR GREPPEL
VS VEILIGHEIDSSTROOK
R RIJWEG

leiedal

3

Verkeerscirculatie en parkeren

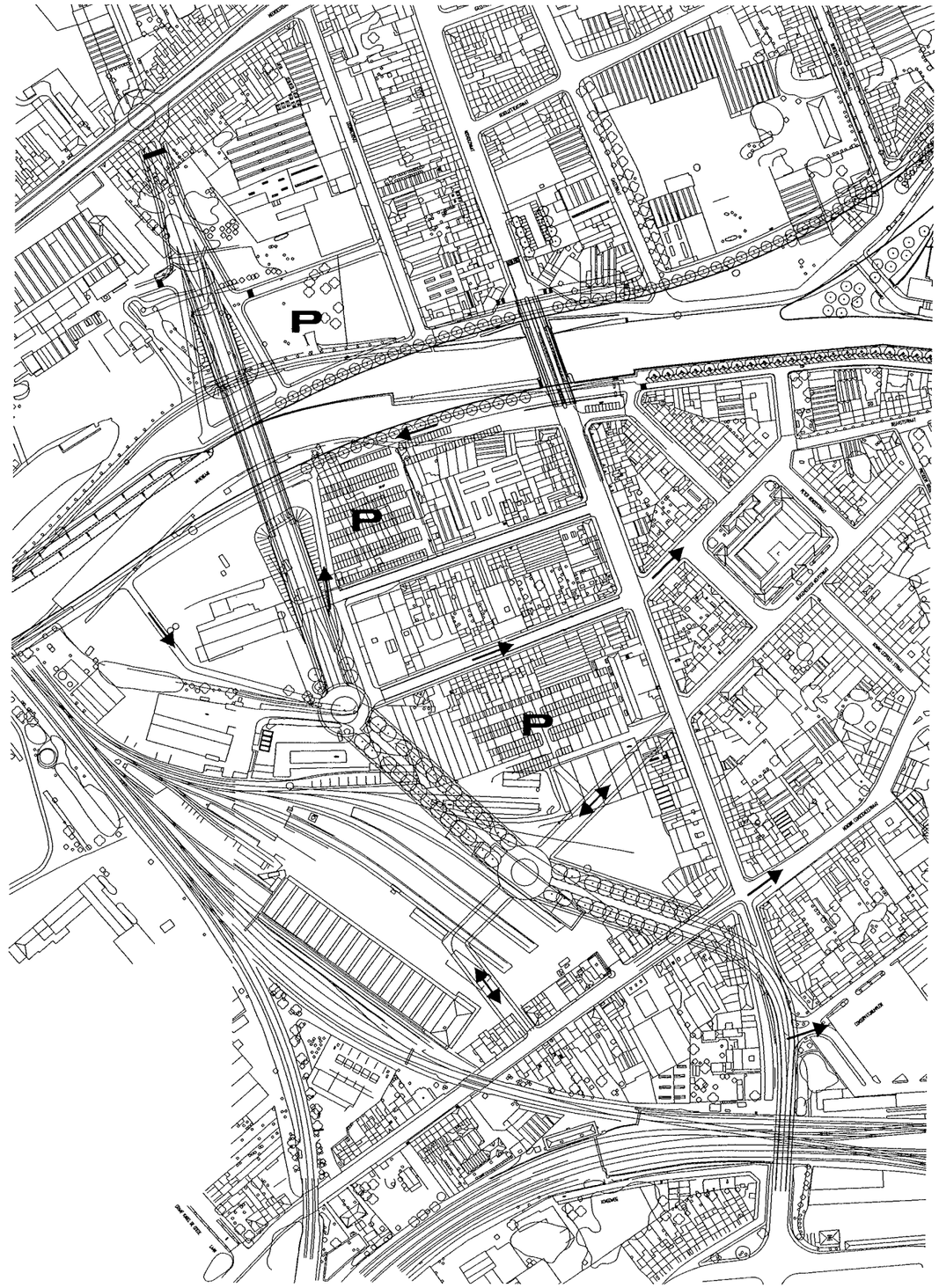
De keuze voor een concept met ronde punten heeft voor gevolg dat het kruispunt aan de Consciencestraat - Magdalenastraat grondig moet gewijzigd worden. De beperkte zichtbaarheid vanuit het zuiden (helling en bocht) laat niet toe een rond punt te voorzien op die plaats. Overigens zou de afstand tussen de verschillende verkeerspleinen te klein worden, waardoor op het spitsuur het verkeer zou vastlopen.
Daarom werd beslist dit kruispunt, voor het autoverkeer, af te schaffen.

Vanuit het zuiden (Panorama kruispunt) worden aan de weggebruiker opeenvolgend verschillende mogelijkheden geboden om het centrum te bereiken:
-afslag richting station, Schouwburgplein
-afslag richting Markt, via Consciencestraat en Rijselsestraat
-afslag richting Centrum, via rond punt Blekersstraat, Belfaststraat, Kasteelkaai
-afslag richting stadsparking Leie, via rond punt Blekersstraat
-afslag noordelijke stadsring, Overleie, via rond punt Meensesteenweg

Vanuit het noorden (Meensesteenweg) zijn er volgende mogelijkheden:
-afslag Overleie, langs de Leieoever
-afslag richting Centrum, via rond punt Blekersstraat, Belfaststraat, Kasteelkaai
-afslag richting stadsparking Leie, via rond punt Blekersstraat
-afslag richting Marke, via rond punt Nolfstraat, Magdalenastraat
-afslag station, Schouwburgplein

Vanuit de stad naar de stadsring
- langs de Leie (noord) richting Meensesteenweg
- langs de Leie (zuid) richting Panorama
- langs de Nolfstraat, alle richtingen
- langs de Consciencestraat, richting noord

Vanuit Marke
- aansluiting alle richtingen op het rond punt Nolfstraat
Aan de beide Leieoevers zijn goed bereikbare parkings voorzien voor langparkeren. In de omgeving van de Appel, kan een supplementaire parking worden opgenomen in het bouwblok.
Dit kadert in het, door de stad gevoerde, parkeerbeleid.



Westelijke ring: circulatie
→ afslagbewegingen
P stadsparking

4

Voetgangers en fietsers

Teneinde conflicten te vermijden tussen de belangrijke fietsersstroom Magdalenastraat - Stationsomgeving, en het drukke autoverkeer op de stadsring, verdient het aanbeveling, na verloop van tijd, aan de bestaande brug over de Zandstraat een uitkraging te voorzien, zodat een fietspad met dubbele rijrichting wordt toegevoegd.

Het fietsverkeer langs de westelijke ring, wordt geleid langs de bebouwing via de ventwegen. Op de brug wordt het gescheiden gehouden van het autoverkeer. Door de ontdubbeling van de rijstroken op de stadsring en de centrale groene strook kunnen de oversteekplaatsen relatief veilig gemaakt worden.

5

Ontsluiting naar de R8

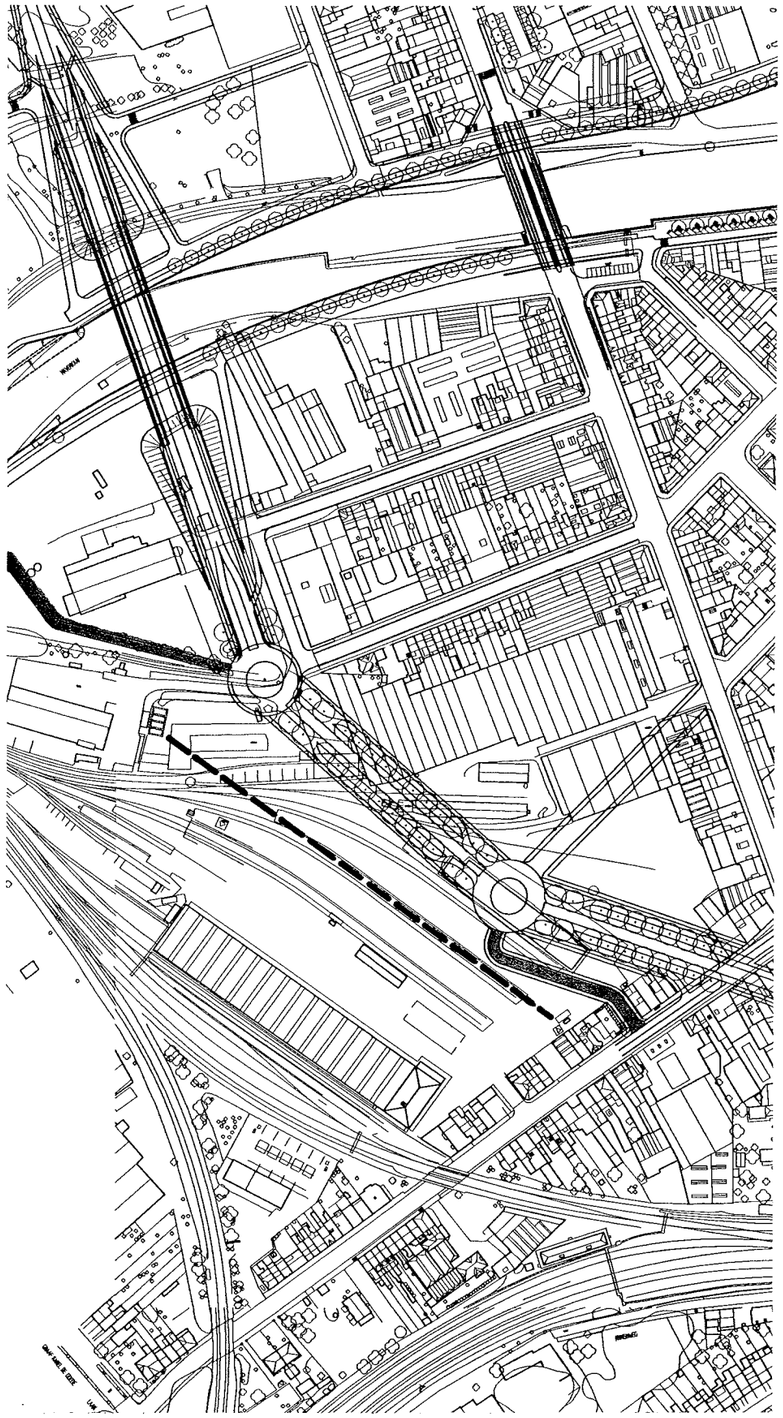
De keuze voor een stedelijke oplossing van de stadsring, met een continu bewegende verkeersstroom, maakt een maximale en goed verspreide drainering van het verkeer naar de R8 noodzakelijk.

Wil men rekening houden met de verwachte verkeerstoename en de daarmee gepaard gaande overbelasting van de dorpskernen van Bissegem en Heule, dan moet - aansluitend met de uitvoering van de westelijke stadsring - concreet gedacht worden aan de realisatie van de sinds 1965 voorziene N 328 en aan de verbinding met de stadsring, tussen Molenstraat en Meensesteenweg (N 50c).

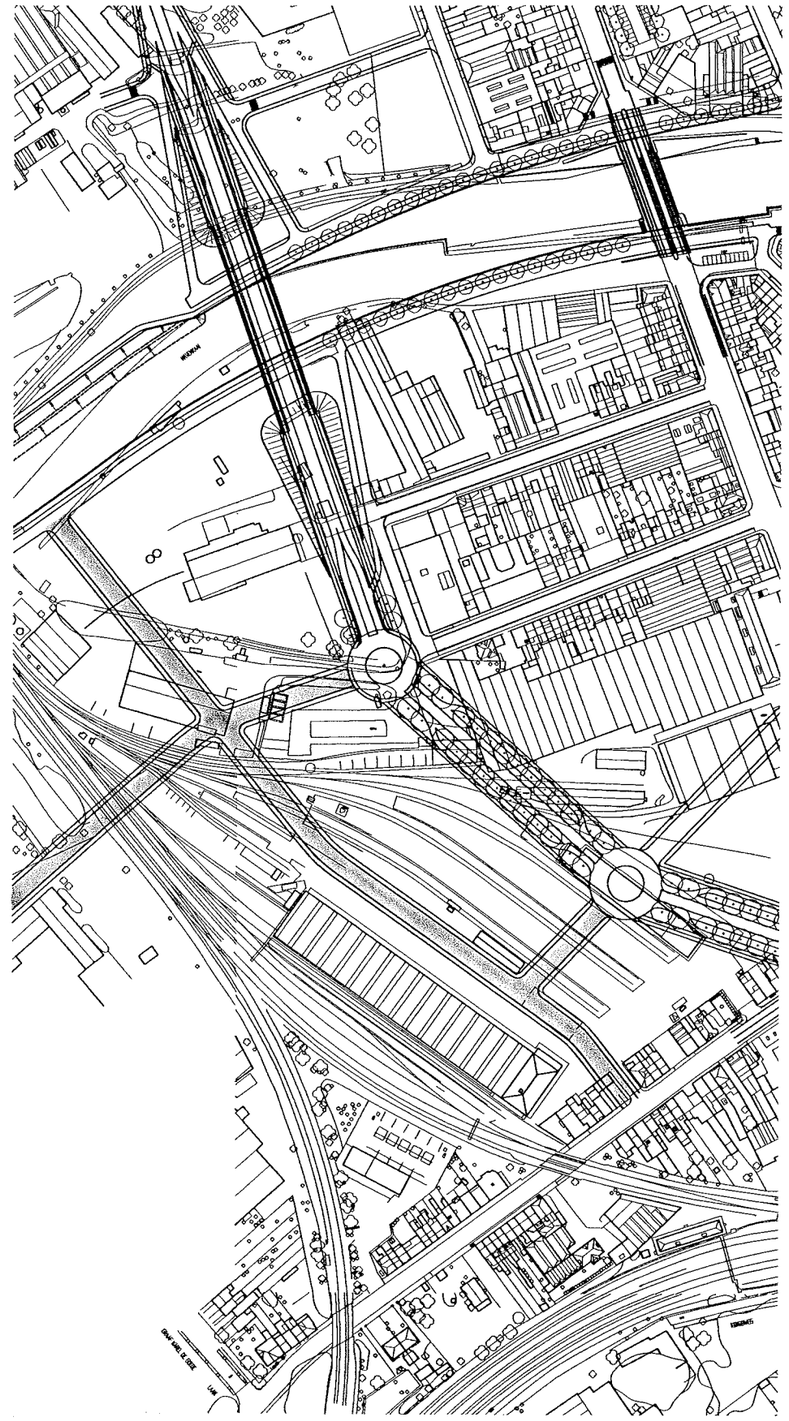
6

Station Kortrijk - Weide

In het concept voor de WR werd rekening gehouden met de randvoorwaarden van de NMBS. Mocht het afbouwen van het station Kortrijk - Weide meer tijd vragen dan de realisatie van de WR, - wat waarschijnlijk is -, dan moet de Magdalenastraat via een voorlopige aansluiting verbonden worden met het rondpunt aan de Nolfstraat. Deze voorlopige oplossing hypothekeert dan wel de stedebouwkundige afwerking van de bebouwing aan de Magdalenastraat.



Kortrijk - Weide: voorlopige aansluiting



Kortrijk - Weide: definitieve aansluiting