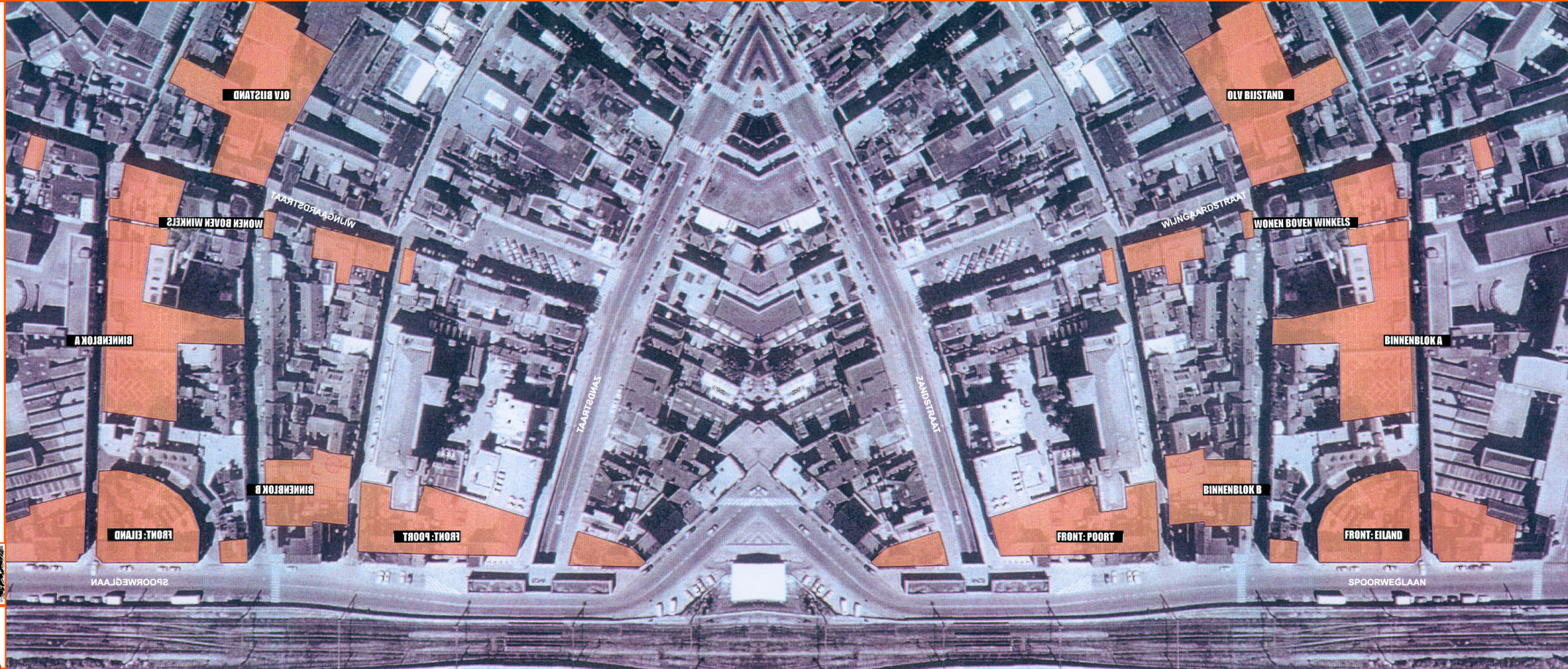


MASTERPLAN SPOORWEGLAAN

AUTONOOM GEMEENTEBEDRIJF WOONREGIE KORTRIJK



MASTERPLAN SPOORWEGLAAN - WOONREGIE KORTRIJK - NERO - 1999-2000 ©
VERANTWOORDELIJKE UITGEVER



WOONREGIE KORTRIJK
NERO

MASTERPLAN SPOORWEGLAAN**OPDRACHTGEVER**

Autonoom Gemeentebedrijf Woonregie Kortrijk
 P/a Stadhuis, Grote Markt 54, 8500 Kortrijk
 Overbekeplein 11, 8500 Kortrijk
 Directeur Trui Tydgat
 T 056 20.64.96
 F 056 20.64.97
 E woonregie@kortrijk.be
 www.kortrijk.be/woonregie

ONTWERP

NERO bvba 
 W. Llevens - R. De Backer - M Hofstede
 Baliestraat 132
 9000 Gent
 T 09 220.10.58
 F 09 221.70.79
 E stedenbouw@nero.be
 www.nero.be

MEDEWERKERS

Bruno Notteboom
 Sylvie van Butsele

STUDIEPERIODE FASE 1

1998-1999

INHOUD

| **INLEIDING 3** | **SITUERING 4** | **VISIE 6** | **INTERVENTIES 7** | **EIGENDOMSTRUCTUUR 17** | **COLOFON 18**

VOORWOORD

Tijdens de afgelopen jaren investeerde het Kortrijkse stadsbestuur ettelijke miljoenen in de herwaardering van haar binnenstad. Ook binnen de huidige legislatuur zal de stadsvernieuwing worden verdergezet. Als middel hiertoe werd in 1998 door de gemeenteraad de Woonregie Kortrijk opgericht, een autonoom gemeentebedrijf met als doel leegstand en verkrotting in de binnenstad aan te pakken en stadsvernieuwingprojecten op te starten. Op deze manier hoopt de Woonregie als katalysator te werken zodat ook projectontwikkelaars overtuigd worden te investeren in bouw-of renovatieprojecten in de stad.

Eén van de eerste aandachtspunten van de Woonregie was de aanpak van de buurt in de omgeving van de Spoorweglaan te Kortrijk. Hoewel deze buurt nauw aansluit bij het winkelcentrum, het station, enkele belangrijke parkings, etc., wordt deze gekenmerkt door leegstand, verkrotting, weinig groen en onaangepaste woningen. De Woonregie sprak medio 1999 het ontwerp bureau Nero aan met de vraag een masterplan voor dit gebied op te maken.

Nero splitste de buurt op in enkele belangrijke zones : de Spoorweglaan zelf als front, de winkel-wandelstraat Wijngaardstraat (zie ook de brochure 'O.L.V. Bijstand Wijngaardstraat') en het binnengebied. Elk van deze zones kent een verschillende aanpak. Er werd aangeduid op welke cruciale plaatsen de Woonregie kon ingrijpen om kwalitatieve, structurele veranderingen teweeg te brengen. In dit kader werden reeds diverse panden aangekocht, een deel daarvan werd onmiddellijk gesloopt. Op de vrij gekomen terreinen kunnen nieuwe gebouwen worden opgetrokken, die voldoen aan hedendaagse eisen qua grootte, bezonning, parkeerruimte, ... Op die manier kunnen jonge gezinnen worden aangetrokken om opnieuw in de stad te komen of te blijven wonen.

Vanuit het masterplan wordt voorgesteld de Spoorweglaan te transformeren tot een groene stadsboulevard met in het achterliggende gebied nieuwe woonvormen, gegroepeerd rond semi-openbare binnengebieden. Ook een beperkte mengvorm met winkeloppervlaktes, kantoren en horeca behoort tot de mogelijkheden van de Spoorweglaan.

T. Tydgat
 directeur Woonregie Kortrijk

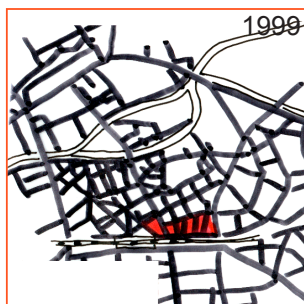
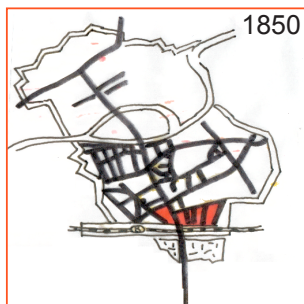
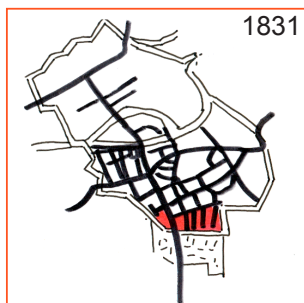
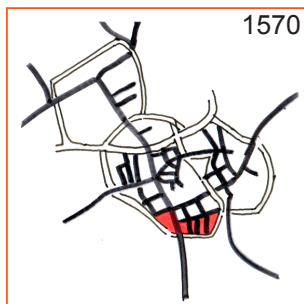
HISTORISCHE SITUERING

Het studiegebied kent een rijk historisch verleden: het gebied was een middeleeuws stadsdeel, gelegen net binnen de verdedigingswallen. Het huidige stratenpatroon en de smalle percelen reflecteren nog steeds dit middeleeuwse keurslijf. Midden 19^e eeuw worden de verdedigingsmuren afgebroken. Het St.-Jorispark kan men als eerste stedelijke uitbreiding buiten de stadsgrachten beschouwen. Daarna krijgen we de ontwikkeling van de stationsomgeving, met zijn typische straalsgewijze aangelegde straten.

Waar vandaag de spoorweg ligt ter hoogte van de Spoorweglaan, liep van in de middeleeuwen tot in de 19^e eeuw de stadsgracht aan de zuidkant van de Spoorweglaan.

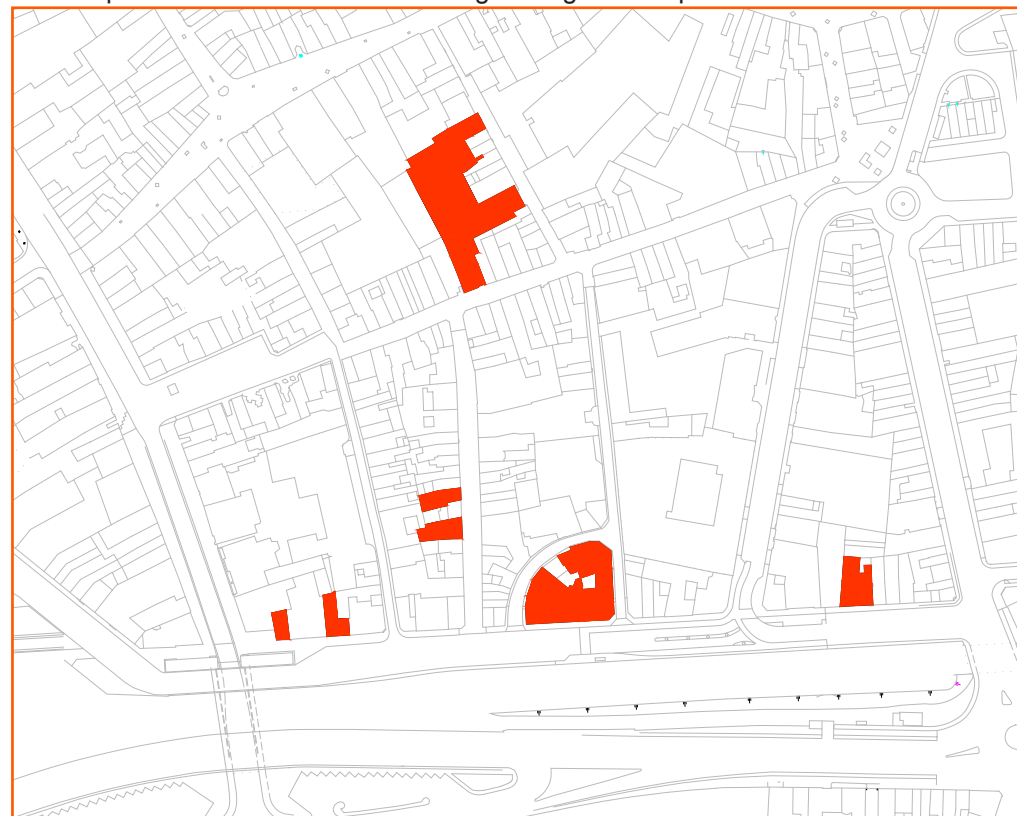
In 1839 werd deze gracht gedempt voor de aanleg van het station en de spoorlijnen Gent-Kortrijk.

Het bouwblok tussen de St.-Jansstraat en de Zwevegemstraat en het volledig dichten van de grachten ten voordele van een stadsring, dateren uit een nog latere periode. Nog steeds ervaart men een sterke confrontatie tussen de 19de eeuwse stationsomgeving en het weefsel van ons studiegebied.



AANKOOP

T.e.m. april 2001 reeds door de woonregie aangekochte percelen.



RESTGEBIEDEN

Een aantal zones vallen buiten het systeem van directe ingrepen. Toch kunnen er een aantal richtlijnen gelden:

zone A

Als belangrijke schakel tussen het plangebied en het stationsgebied, dient dit blok bij het vrijkomen van voldoende percelen als een totaalproject bekeken, met belangrijke uitstraling op de omgeving. Een dwarse doorsteek (openbaar of semi-openbaar, binnen of buiten), tussen het station en Doorniksestraat/ Wijngaardstraat is wenselijk.

zones B

De structuur van grote, introverte complexen blijft behouden. De binnenkoeren kunnen worden aangesloten op alternatieve tracés. Bij vrijkomen van het Belgacomgebouw stellen wij behoud van het gebouw en omvorming tot een woonproject voor.

zones C

Fijnmazig weefsel; wordt pand per pand in stand gehouden. Qua bouwvolumes gelden de regels van het gabarietenplan; het gelijkvloers mag bebouwd worden als dit de buitenruimte niet hypothekeert. Bijgebouwen van meerdere verdiepingen zijn niet toegelaten.



NIVEAU RUIMERE STEDELIJKE OMGEVING

we beschouwen een gebied in een straal van +/- 500m (= wandelafstand) rond het studiegebied

de "nabijheid" van bepaalde stedelijke brandpunten en structuren genereert stromen waarop ons gebied kan inpluggen :

- station
- pleinen & parken (Grote Markt, Schouwburgplein, Veemarkt, Vlasmarkt, Barbes Reke, St.-Jorispark)
- winkelwandelgebied (Lange Steenstraat en omgeving)
- scholen (O.L.V. Bijstand)
- gemeenschap en diensten (CM, Post, Belgacom)
- culturele voorzieningen (Schouwburg)
- waardevolle sites, patrimonium (kerken begijnhof, St.-Maartenskerk)
- binnenring
- parkings (Minister Tacklaan, Schouwburgplein, Veemarkt)
- noordzuidas (zacht verkeer)

VISIE

Het studiegebied is scherp afgelijnd, maar geraakt hierdoor geïsoleerd. De langsverbindingen zijn onaantrekkelijk geworden en gaan geen relatie aan met de omgeving, de dwarsverbindingen lijken steriel. Het stratengrid biedt slechts één traject: van de Spoorweglaan naar de Wijngaardstraat en omgekeerd. De bouwblokken zijn massief, anoniem of introvert. Het weefsel belichaamt een middeleeuwse structuur geconfronteerd met ingrepen uit de 19de en 20ste eeuw. Het gebied gaat gebukt onder zijn neutraliteit en mist een aantal essentiële woonkwaliteiten.

Het studiegebied bezit op het eerste zicht weinig opportuniteiten voor nieuwe impulsen. We kunnen spreken van een soort achterliggend, vergeten stadsdeel. We moeten een relatie zoeken met de omgeving én het gebied eigenheid en woonkwaliteit geven door gerichte ingrepen.

RANDVOORWAARDEN

Het gebied krijgt identiteit door de knooppunten, fronten en binnengebieden aan te pakken. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt worden tussen ingrepen op wijk-niveau en op stedelijk niveau:

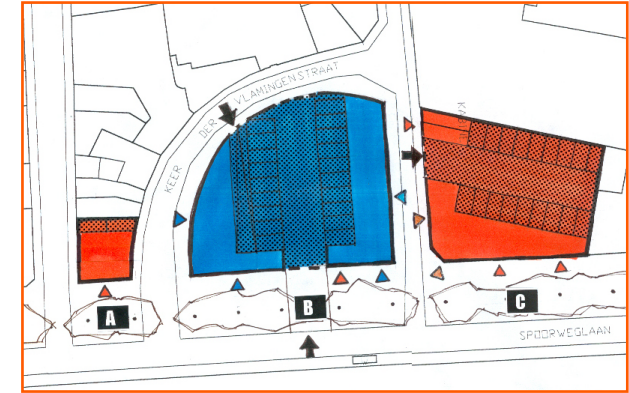
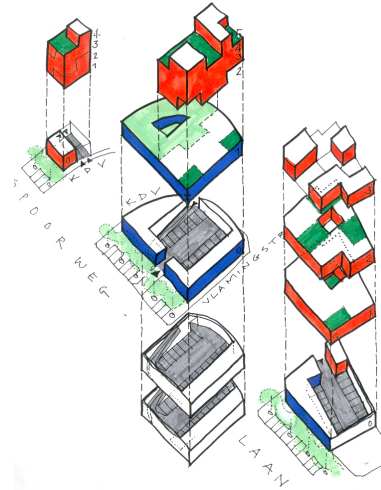
- De impact van een ingreep aan de randen kunnen we als extroverter bestempelen. De heraanleg van de Spoorweglaan, de Wijngaardstraat en de knooppunten moeten deze benadering inleiden. De knooppunten geven de toegangen tot gebied vorm: het zijn identiteitspunten. De fronten genereren potenties op stedelijk niveau. Het congestievlak tussen de spoorweg, de stationsomgeving, de tunnel en zijn nieuwe fietserstoeegang kan fungeren als scharnierpunt, als landmark en is dus van cruciaal belang voor het genereren van verdere ontwikkelingen.

- De impact van een ingreep in het binnengebied blijkt introverter te zijn. Hier handelen we op wijkniveau. We kunnen voor kleinschalige, fijnmazige, gefragmenteerde acties opteren die de leefkwaliteit plaatselijk verbeteren en nieuwe impulsen trachten te injecteren. De neutraliteit wordt hierdoor doorbroken.

- Programmatisch wordt er geopteerd voor "wonen - werken - winkelen". De verhoudingen schommelen naargelang de context. Binnen dit programmatisch pakket moet tevens openbare en semi-openbare ruimte voorzien worden.

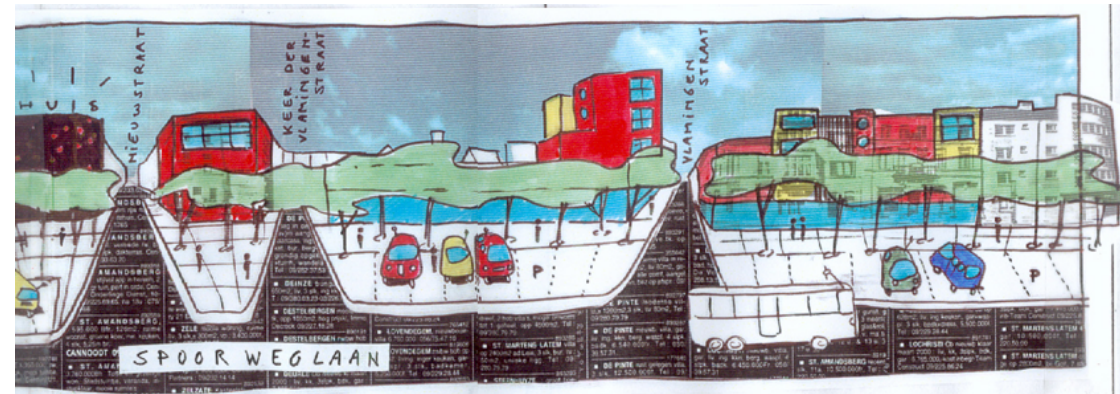
- Een publiek-private-samenwerking is hier aangewezen. De fronten en de knooppunten zijn lokaties waar de private sector zo kan investeren. Bij de ontwikkeling van de kern, het wonen boven winkels en het openbare domein zal ook voor de publieke sector een belangrijke taak weggelegd zijn.

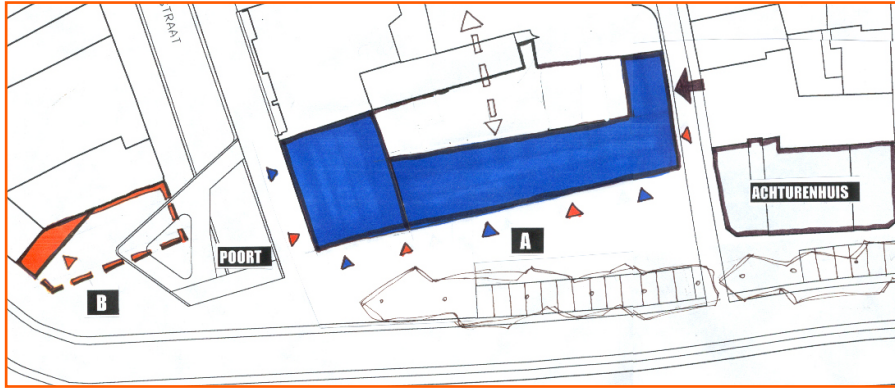
- De gevolgde strategie zal vermoedelijk afhangen van de opportuniteiten. De fasering moet zo zijn dat er snel en zichtbaar resultaat geboekt wordt en zo verdere ontwikkelingen stuwt. De deelontwikkelingen moeten én op zichzelf én binnen het geheel functioneren en mogen geen andere ontwikkelingen hypothekeken. De meest opportune strategische projecten moeten aangeduid worden als pilootprojecten, waarbij verschillende problematieken aangeraakt worden.

**FRONT (EILAND)**

Het gedeelte van het front tussen de Nieuwstraat en de Sint-Janslaan wordt getransformeerd door drie ingrepen:

- A** Een hoekgebouw; bestaande uit twee ruime duplexwoningen, profiterend van driezijdige lichtinval.
- B** Het 'eiland': Een geheel nieuwe ontwikkeling wordt voorzien: Een tweelagige, multifunctionele sokkel waarop een vierlagig volume wordt geplaatst. Op het gelijkvloers en de tweede verdieping wordt tesamen met een gelijkvloerse parkeergarage een mix van kantoren, handel en horeca voorzien. Het vierlagig volume herbergt mogelijk woonresidenties of hotel, profiterend van de nabijheid van het station en het uitzicht over de Spoorweglaan (-boulevard).
- C** hoek Vlamingenstraat-Spoorweglaan: de bouwvallige woningen worden vervangen door een nieuw wooncomplex. Het gelijkvloers wordt voorzien voor parkeren en toegang tot de woningen; op de hogere verdiepingen wordt van de diepte van het gebouw gebruik gemaakt om meerlagige terrassen en patio's te voorzien.

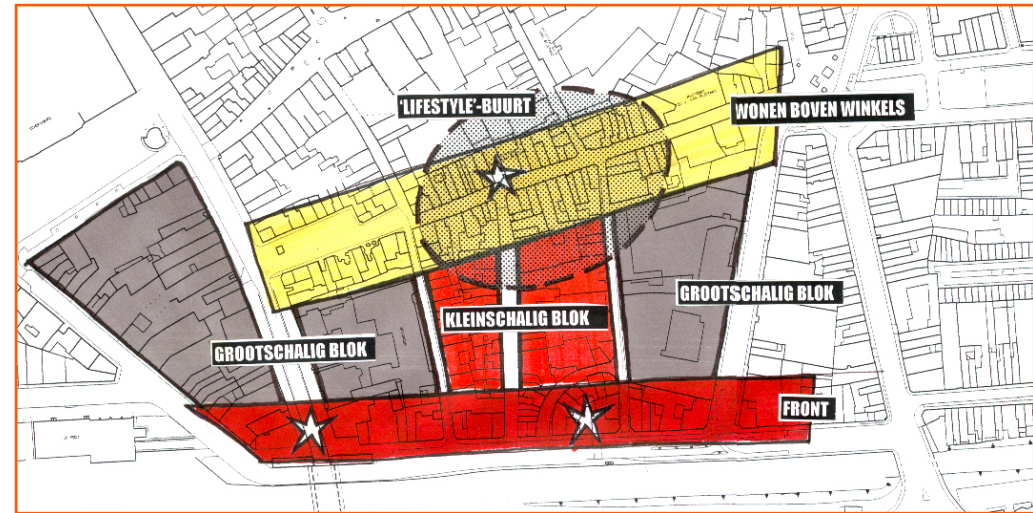




FRONT (POORT)

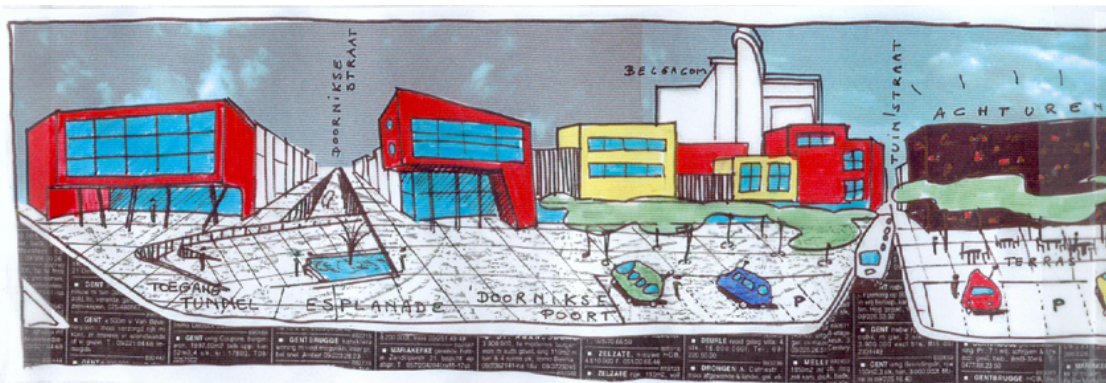
- A** Een nieuw bouwblok en de herinrichting van de spoorwegonderdoorgang maken het mogelijk een nieuwe stedelijke ruimte te creëren. Een teruggetrokken rooilijn maakt ruimte voor een 'Spoorwegplein' en betreft het Achturenhuis bij de ruimte rond het tunnelknooppunt. Het gelijkvloerse vormt een multifunctionele laag, (toegangen woningen, horeca met terrassen, winkels). De verdiepingen worden opgevuld met woningen, gemengd met kantoren of ruimte voor vrije beroepen. Bij een functieverandering van het Belgacomgebouw en de binnenkoer van dit complex, kan het nieuwe frontgebouw hiervan gebruik maken. Parkeren voor het nieuwe project gebeurt volledig ondergronds op eigen terrein.
- B** De hoeken van de Doorniksestraat worden vervangen door nieuwe, zeslagige gebouwen, aan één zijde interagerend met de onderdoorgang. Hun aanwezigheid als 'poort' tot de stad is beeldbepalend, vooral bij het binnenkomen in Kortrijk via de Doorniksewijk.

PROGRAMMA



We onderscheiden vier programmatische zones:

- 1 WONEN BOVEN WINKELS** in de Wijngaardstraat. Door strategische ingrepen worden leegstaande verdiepingen weer benut als woonruimte. De Wijngaardstraat krijgt een duidelijker profiel als shoppingstraat. De bestaande tendens van voedingspecialzaken en interieurwinkels wordt versterkt en aangemoedigd en het geheel krijgt een uitstraling van 'lifestyle'-buurt. Dit duidelijk profiel differentieert de Wijngaardstraat van de rest van het winkelaanbod in Kortrijk en vormt tegelijk een aanvulling hierop.
- 2 In het FRONT** aan de Spoorweglaan wordt de nadruk gelegd op een gemengde ontwikkeling. Nieuwbouw huisvest voornamelijk woningen; de vlotte bereikbaarheid en parkeermogelijkheid laat ook een beperkte mengvorm toe met winkelloppervlaktes, kantoren (vrije beroepen) en horeca, vooral op de gelijkvloerse verdiepingen. De woningen profiteren van een vrije zuidkant en een open zicht. Andere typologieën dan louter appartementen laten grote buitenruimtes toe. De Spoorweglaan krijgt een "boulevard-karakter".
- 3 BINNENBLOKKEN** In de twee kleinschalige blokken wordt een min of meer introverte woonvorm voorzien, bestaande uit gegroepede woningen rond semi-openbare binnengebieden. De semi-private binnengebieden en de doorgangen creëren expansieruimtes in een te krappe buurt.
- 4 De GROOTSCHALIGE BLOKKEN** worden in een eerste fase niet in het masterplan opgenomen, gezien deze nog niet meteen beschikbaar zijn en een eerder introvert, neutraal karakter hebben t.o.v. de buurt. Toch worden een aantal aanzetten gegeven naar de toekomst toe.



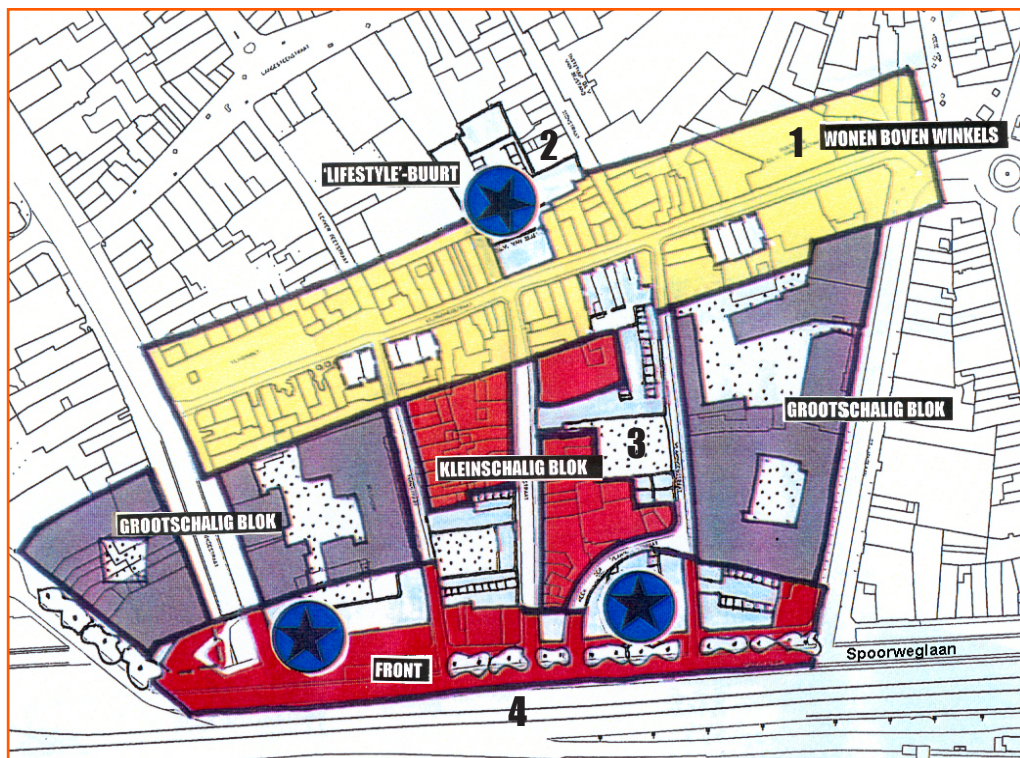
INTERVENTIEZONES

De randvoorwaarden qua programma, open ruimte, ontsluiting en gewenst bouwvolume indachtig, worden een aantal gebieden geselecteerd. Het gaat hier om lege, bouwvallige of strategische percelen en gebouwen die geschikt zijn voor een interventie.

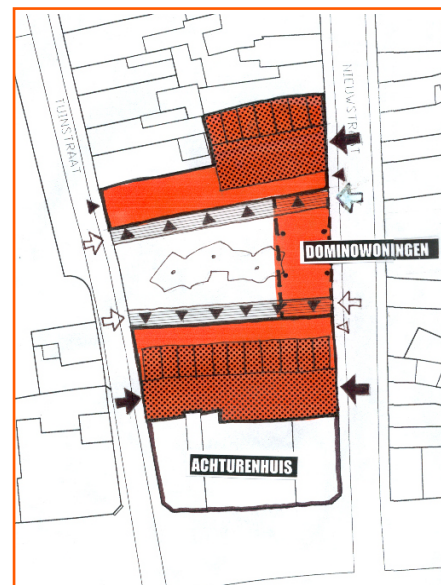
Er ontstaat een schaakbordpatroon: eerder dan als een ruimtelijk samenhangend geheel, maakt het masterplan zich waar in fragmenten met een losvaste samenhang, maar kaderend in de genoemde basisopties.

We onderscheiden volgende fragmenten:

- 1 WONEN BOVEN WINKELS**
- 2 OLV BIJSTAND**
- 3 BINNENBLOK A EN B**
- 4 FRONT : POORT EN EILAND**

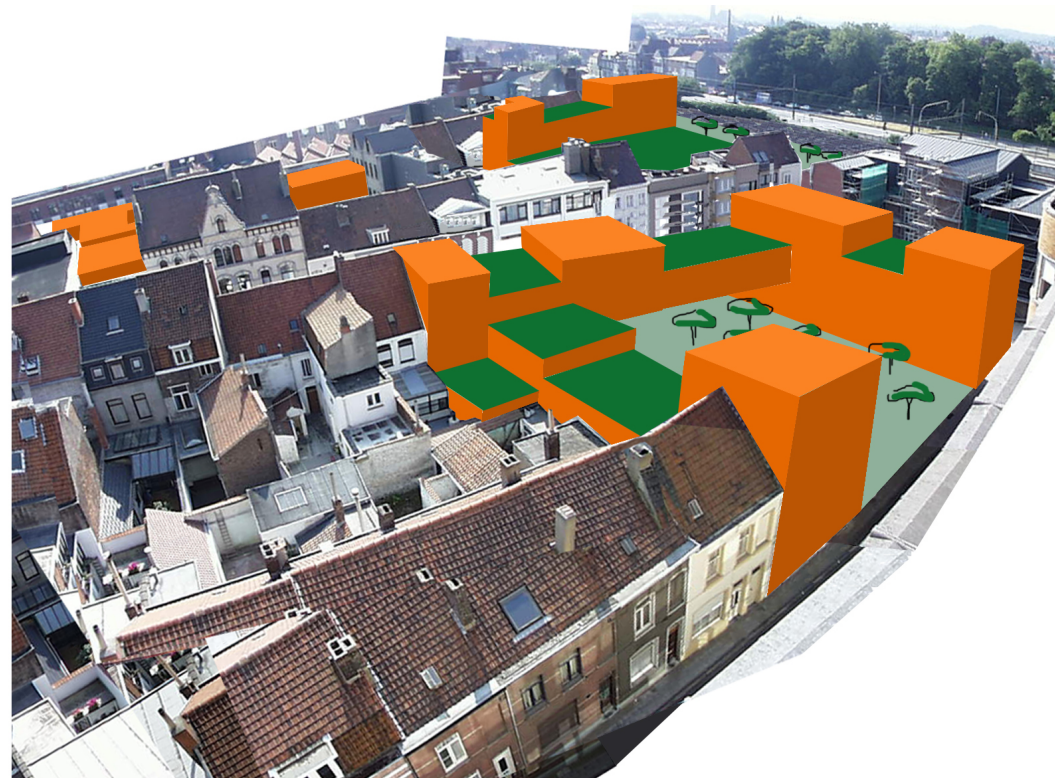


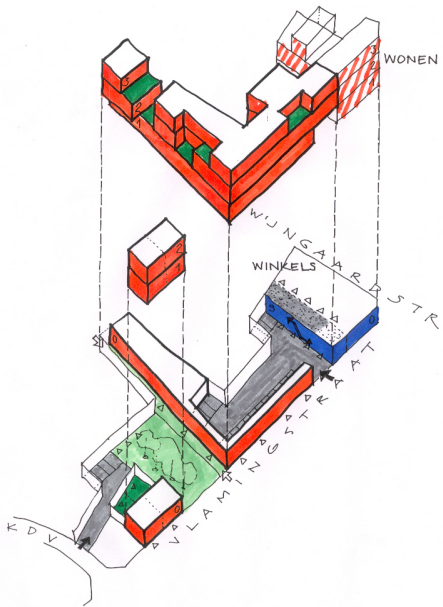
BINNENBLOK B



Een nieuwe implant in het woonweefsel achter het buurthuis 'Achturenhuis' maakt ruimte voor nieuwe oplossingen in het nauwste gedeelte van dit bouwblok.

- een semi-openbaar parkje geeft ademruimte aan de randbebouwing en de omringende buurt
- nieuwe woningen worden geschakeld volgens een domino-principe, hebben ruime buitenruimtes, staan in relatie met het parkje en ontvangen licht en zon door hun ongelijkvloerse ligging. Bij voorkeur wordt elke woning apart ontsloten vanop het straatniveau.
- gelijkvloerse parkeergarages ontlasten de parkeerdruk op de buurt.





BINNENBLOK A

Sloping van een aantal oude panden en herlocalisatie van ruimteverslindende parkings geeft ruimte voor nieuwe oplossingen:

- de centrale groene ruimte krijgt door haar omslotenheid het karakter van een semi-openbaar parkje; waarlangs een nieuwe doorgang tussen Nieuwstraat en Vlamingenstraat wordt voorzien.
- randbebouwing: continuering met rijwoningen aan de ene kant en dominowoningen aan de andere kant van het park. Deze laatste hebben de vorm van geschakelde woningen met ruime buitenruimtes en een eigen toegang op het gelijkvloers (aan Vlamingenstraat of voetgangersdoorgang).



WONEN BOVEN WINKELS

Strategische aankoop van panden in functie van:

- heropwaardering straatbeeld (hoeken!)
- voorbeeldfunctie: realisatie woningen boven winkels
- ontsluiting van naastgelegen panden

THEORETISCH SCENARIO 1:

punctuele ingrepen - pand-tot-pand-ontsluiting

Leegstaande of strategische panden worden aangekocht op de hoeken als ontsluiting naar de direct aanpalende panden. Afhankelijk van de breedte van het pand blijft al dan niet winkelruimte op het gelijkvloers mogelijk.

THEORETISCH SCENARIO 2: overkoepelende ingrepen - lineaire ontsluiting

Leegstaande of strategische panden en achtertuinen worden verworven; opspannen van verbindingen tussen deze ontsluitingspunten.

2 ontsluitingsmogelijkheden:

- ongelijkvloers (gaanderij) over percelen heen
- gelijkvloers: gebruik van achterliggende dwarse percelen, of doorsteek door bestaande achterbouwen.

SCENARIO MASTERPLAN: - mengvorm

In functie van de huidige leegstand op de verdiepingen worden panden aangekocht en doorsteken gerealiseerd, volgens bovenstaande principes.

Detailuitwerking vergt verdere studie naar eigendoms- en perceelsstructuur, bebouwing en gebruik van de binnengebieden.



O.I.V. BIJSTAND

Het leegstaande scholencomplex is de ideale locatie om de Wijngaardstraat als winkelstraat en het project 'Wonen boven Winkels' een sterke impuls te geven.

Het gedeelte aan de Wijngaardstraat wordt vervangen door een nieuwbouw; beide andere gebouwen (vroeger klaslokalen) maken een zeer flexibele indeling mogelijk.

De gelijkvloerse bouwlagen worden voorzien voor winkels en startende ondernemingen in de 'lifestyle'-sector (exclusieve meubel- en voedingszaken), ter versterking van het imago van de Wijngaardstraat. De hogere verdiepingen worden opgevuld met woningen; gebruik makende van de bestaande structuur kunnen ruime lofts worden gemaakt, eventueel met dakterrassen.

Het binnenplein wordt behouden als een collectieve buitenruimte voor de woningen. Er lopen dus geen publieke trajecten door het complex, enerzijds om het private karakter van het binnengebied te behouden, anderzijds om het winkeltraject niet nog eens uit te breiden en dus te verzwakken.

Een eventueel bijkomende ondergrondse parkeergarage kan extra parkeerdruk van de Kortrijkse Verzekering en startersondernemingen opvangen.

