

Gemeenteraad

Ontwerpbesluitenbundel

Zitting van 12 oktober 2020

Dagorde

OPENBARE ZITTING.....	2
Aanvullende punten.....	2
IR 1 - Interpellatie van raadslid Koen Byttebier: Beperkte Interpellatie: Comfortmaatregelen ter verhoging van de veiligheid en het gemak van de voetgangers.	2
IR 2 - Interpellatie van raadslid Wouter Vermeersch: Beperkte Interpellatie: Kortrijk meest geïntegreerde treinstation van Vlaanderen	3
IR 3 - Interpellatie van raadslid Mattias Vandemaele: Beperkte Interpellatie: Uitblijven rivierherstel en nu ook bestaande natuur, zoals 't Schrijverke, onder druk.	4
IR 4 - Interpellatie van raadslid Jacques Demeersseman: Beperkte Interpellatie: in verband met de opstaphaltes lagevloerbussen voor mindervaliden en senioren.	4
IR 5 - Interpellatie van raadslid Mattias Vandemaele: Beperkte Interpellatie: Aan de slag met groen- en cultuurmuren	5
IR 6 - Interpellatie van raadslid Pieter Soens: Beperkte Interpellatie: masterplan begraafplaatsen.....	6
IR 7 - Voorstel tot beslissing van raadslid Carmen Ryheul: Stad Kortrijk ondertekent het Bomencharter Vlaanderen (2019 – 2024)	7

OPENBARE ZITTING

Aanvullende punten

IR 1 Interpellatie van raadslid Koen Byttebier: Beperkte Interpellatie: Comfortmaatregelen ter verhoging van de veiligheid en het gemak van de voetgangers.

Indiener(s):

Byttebier Koen

Toelichting:

Mevrouw de voorzitter,

Collega's,

Afgelopen zomer was ongetwijfeld - *ondanks de beperkingen n.a.v. de bestrijding van het Coronavirus* - een goeie zomer voor het lokaal en nationaal toerisme.

Er werd veel "buiten" georganiseerd, met succes. Alles wijst er op dat er ook in de winter een groter deel van de openbare ruimte zal in gebruik genomen worden door handel en horeca.

Tegelijk doet de stad al jaren grote inspanningen om fietsen in de binnenstad aantrekkelijker te maken en de fiets de ruimte te geven die hij verdient voor veilige en efficiënte verplaatsingen.

Dit vraagt begrip van de andere weggebruikers en creativiteit om het verkeer te organiseren voor de trappers, de stappers, de automobilisten en het openbaar vervoer.

Daar zal niemand iets op tegen hebben. Maar net nu we Fietsstad van Vlaanderen 2020 zijn geworden, waarvoor gefeliciteerd, wil ik graag met enkele suggesties extra aandacht vragen voor de voetganger.

Het gaat over een aantal "comfortmaatregelen" die systematisch zowel de veiligheid als het gemak van de voetganger kunnen verhogen, zowel in de binnenstad als in de dorpskernen van de deelgemeenten. Nergens ten nadele van de fiets of de auto, maar net in evenwicht met de andere verkeersstromen.

Concreet:

- Bij heraanleg van **smalle** straten in de binnenstad zou het concept van **effen bestrating** zonder niveauverschil van gevel tot gevel de norm moeten zijn. Hierdoor ontstaat multifunctionaliteit over de **volle breedte**, vertraagt het verkeer automatisch en is er veel minder kans op vallen door ouderen. Wellicht moeten die straten dan het statuut van woonerf krijgen.
- Bij heraanleg van **bredere** centrumstraten zou een **gewaarborgde breedte van 2 volwassen personen** naast elkaar als volwaardig voetpad moeten gelden. Indien hierdoor onvoldoende breedte zou zijn gelet op het autoverkeer, dan kan overwogen worden om in dergelijke straten een **fietspad in 2 richtingen** te maken langs 1 kant van de weg, waardoor ruimte kan gewonnen worden.
- Een idee dat uit het Nederlandse Utrecht komt is om de **duurtijd van groen licht** voor voetgangers wat te **verlengen**. Dit is eerder het geval op de invalswegen (Doorniksewijk, Aalbeeksesteenweg, Pottelberg, Astridpark, Brugse Poort, Meense Poort...)
- In het **winkelwandelgebied** is er veel onduidelijkheid over welke weggebruikers daar mogen passeren of rijden en op welke tijdstippen, welke voorrang hebben enz. Het gaat over voetgangers, fietsers, bromfietsers, auto's, vrachtauto's (laden lossen). Sommige

vergunninghouders mogen er blijkbaar met bestelwagens rijden **buiten de laad- en lostijden** en dat schept risico's. Het verkeer van (vaak lawaaierige) **scooters** door het winkelwandelgebied zou moeten verboden en gesanctioneerd worden. Misschien moeten fietsers buiten de laad- en losuren afstappen. Als ze toch mogen blijven rijden, dan zouden ze op zijn minst een **fietserszone** moeten krijgen waar ze binnen moeten blijven. Ik denk dan aan het binnenvak dat herkenbaar is aan de andere bestratingstegels.

Vaak zijn er ook alternatieve straten waar minder voetgangersverkeer is, maar die zijn niet altijd gekend.

- Ik pleit verder voor het **verlagen van drempels** voor mensen met rollator of kinderwagen of boodschappenkarren, op belangrijke routes en vooral dan aan oversteekplaatsen.
- Nu led-verlichtingsarmaturen goedkoper gebruik/verbruik toelaten stel ik voor dat alle **wandelroutes** systematisch **extra verlicht** worden waar nodig voor veiligheid. Ik denk aan oversteekplaatsen, donkere maar vaakgebruikte verbindingen, kaartershuisjes of andere locaties waar veel passage is. Daar gaat het soms over effectieve of over relatieve veiligheid (veiligheidsgevoel).
- **Bewegwijzering** - anders dan toeristische pijltjes - voor vlote voetgangersverbindingen met evt. afstand in "minuten" kunnen wandelverplaatsingen aantrekkelijker maken. Ik denk aan belangrijke wandelstromen van en naar studentenlocaties, openbaar vervoer, administratieve centra (Stadhuis, Bpost, Bib, Cultuurlocaties)
- Tot slot suggereer ik ook om, vb. via de **Stadskrant**, een oproep te doen aan alle Kortrijkzanen om **gevaarlijke voetgangerssituaties** te melden via **1777**.

In de hoop dat de verstandhouding tussen de voetgangers, fietsers en autobestuurders steeds beter wordt, vertrouw ik op de inspanningen van het stadsbestuur en hoor ik graag een eerste reactie van schepen Axel Weydts.

Koen Byttebier - Team Burgemeester

IR 2 Interpellatie van raadslid Wouter Vermeersch: Beperkte Interpellatie: Kortrijk meest gevandaliseerde treinstation van Vlaanderen

Indiener(s):

Vermeersch Wouter

Toelichting:

Kortrijk heeft het meest gevandaliseerde treinstation van Vlaanderen. Dat blijkt uit een recent antwoord van de voormalige minister van Mobiliteit, belast met Skeyes en de NMBS.

Kortrijk blijkt het meest gevisieerd in Vlaanderen als het gaat over vandalisme in treinstations en voert het weinig benijdenswaardige klassement aan samen met Brussel en Charleroi. Brussel-Zuid staat op de eerste plaats met 237 meldingen, Charleroi-Zuid op tweede plaats met 199 meldingen, Kortrijk op de derde plaats met 107 incidenten. Andere stations in het lijstje zijn respectievelijk Brussel-Noord (105), Gent-Sint-Pieters (100), Namen (94), Schaarbeek (91), Antwerpen-Centraal (82), Luik-Guillemins (79) en Brussel-Centraal (71).

Wat zal het stadsbestuur doen, binnen de lokale bevoegdheden, om hieraan te verhelpen?

IR 3 Interpellatie van raadslid Mattias Vandemaele: Beperkte Interpellatie: Uitblijven rivierherstel en nu ook bestaande natuur, zoals 't Schrijverke, onder druk.

Indiener(s):

Vandemaele Mattias

Toelichting:

10 jaar geleden besliste de Vlaamse regering om in de Leieregio werk te maken van het rivierherstel van 500 ha natte natuur. Deze realisatie is een essentieel onderdeel van het Seine-Schelde project dat de Leie toegankelijk maakt voor grotere boten en een voorwaarde voor de noodzakelijke Europese steun hiervoor.

Na 10 jaar maakt Groen de rekening op. Uit recente cijfers blijkt dat op vandaag 4 ha is ingericht en 13,6 ha is in een bepaalde vorm van voorbereiding. Dit zijn dramatische cijfers.

Aan dit tempo bereikt Vlaanderen zijn doelstelling in het jaar 3260, dit is echt om van te huilen. Zelfs als alle terreinen in voorbereiding, de komende 5 jaar zouden worden gerealiseerd, komen we in 2025 op 17,6 ha. Op dat tempo duurt het nog altijd 500 jaar. Dat is onaanvaardbaar. Minister Demir moet het ambitieniveau drastisch omhoog halen.

Tegelijk stelt Groen vast dat ook andere, bestaande natte, groene zones onder druk komen. Plannen van de Vlaamse Waterweg omtrent de Leie, maar ook voor het kanaal Bossuit-Kortrijk, bedreigen ook bestaande zones als 't Schrijverke, de open ruimte Patersmote, de Oude Leie-arm tussen Kortrijk-Harelbeke-Kuurne, de Venning,... Deze laatste werd gerealiseerd als compensatie voor het aansnijden van LAR Zuid, maar dreigt nu dus zelf op de schop te gaan. We gaan binnenkort misschien zelfs de voorziene, niet gerealiseerde, compensatie moeten compenseren.

De aanleg van zogenaamde 'passagestroken' voor grote boten zou grote happen nemen uit de open ruimte en bestaande natuurgebieden langs de Leie, waaronder ook natuurgebied 't Schrijverke. Dit is niet het scenario dat voorzien werd in het opgemaakte MER (milieu-effectenrapport) en voor Groen een absolute No Go."

Wij zijn heel bezorgd. Niet alleen komt Vlaanderen zijn beloofde engagementen niet na. Daarnaast dreigen ze nog bestaande gebieden te vernietigen. We hebben in onze stad en bij uitbreiding de regio al veel te weinig van deze gebieden. Het is onbegrijpelijk dat dit anno 2020, in tijden van betonstop, nog op tafel komt.

Daarom volgende vragen:

- Welke acties heeft de stad reeds ondernomen om aan te dringen bij Vlaanderen om het beloofde rivierherstel uit te voeren? En nog belangrijker: welke acties zal de stad ondernemen, n.a.v. deze tussenkomst, om aan te dringen op een snelle uitvoering?
- Wat is het standpunt van de stad m.b.t. de passeerstroken rond de stad? Kan de stad akkoord gaan om 't Schrijverke en Patersmote op te offeren voor zo'n passeerstroken? En zo niet, welke acties heeft de stad al ondernomen en zal de stad ondernemen om deze plannen te verhinderen?

IR 4 Interpellatie van raadslid Jacques Demeersseman: Beperkte Interpellatie: in verband met de opstaphaltes lagevloerbussen voor mindervaliden en senioren.**Indiener(s):**

Demeersseman Jacques

Toelichting:

De Lijn gebruikt reeds geruime tijd lagevloerbussen, zodat het opstappen en uitstappen van

mindervaliden en senioren gemakkelijker wordt. De aangepaste bussen renderen enkel optimaal, wanneer de opstapplaatsen daarvoor zijn aangepast, in het bijzonder de hoogte. Deze materie behoort tot het lokaal bestuur waar de haltes zich bevinden.

Voor Kortrijk zijn volgende recente percentages van aangepaste opstapplaatsen beschikbaar:

*Toegankelijk voor personen met een mobiele beperking: 15 %

*Toegankelijk voor personen met een motorische beperking mits assistentie: 33 %

*Toegankelijk voor personen met een visuele beperking: 7 %

Graag had de Vlaams Belang-fractie antwoord gekregen op volgende vragen:

1.Hoe verklaart het gemeentebestuur de huidige cijfers? Waarom werden tot nog toe niet meer haltes aangepast?

2.Zijn alle bussen van De Lijn die op het grondgebied van Kortrijk rijden rolstoeltoegankelijk?

3.Hoeveel haltes zullen in de huidige legislatuur nog aangepast worden, zodat ze toegankelijker worden voor mindervaliden met een mobiele, motorische en visuele beperking?

4.Op welke locaties zullen de haltes tijdens deze legislatuur aangepast worden? Graag hiervan een overzicht?

5.Zijn er locaties waar het gemeentebestuur niet verantwoordelijk is voor de aanpassing van de haltes? Zo ja, over hoeveel haltes gaat het en op welke locaties bevinden deze zich? Welke stappen zal het gemeentebestuur ondernemen om ervoor te zorgen dat ook deze haltes zullen aangepast worden?

6.Welk budget wordt hiervoor voorzien?

IR 5 Interpellatie van raadslid Mattias Vandemaele: Beperkte Interpellatie: Aan de slag met groen- en cultuurmuren

Indiener(s):

Vandemaele Mattias

Toelichting:

Er zijn in onze stad – zoals overal in steden en gemeenten – nog steeds heel wat lelijke grote muren van huizen, overheidsgebouwen,... Het zijn grote oppervlaktes, vaak zonder ramen, die de omgeving een troosteloze aanblik geven.

Vanuit onze fractie zouden wij willen voorstellen dat de stad een actieplan uitwerkt dat de ambitie heeft om dit soort lelijkheid de stad uit te krijgen. Een actieplan dat dat soort muren een functie geeft. Voor onze fractie zijn er 2 functies die mogelijk zijn: een culturele functie en een ecologische functie.

Muren met een culturele functie kennen we al in onze stad, denk maar aan het gedicht aan Den Appel. Het is een kleine ingreep die de stad zoveel aantrekkelijker maakt. Er zijn in onze stad ook voorbeelden te vinden van muren die een groene invulling kregen. Dat is aantrekkelijker en ook goed voor de luchtkwaliteit, omgevingstemperatuur en biodiversiteit.

Daarom vragen we aan de stad om:

- Een kader en stimuleringsbeleid uit te werken om groenmuren en muren met een culturele invulling niet alleen mogelijk te maken maar ook te stimuleren.
- Zelf initiatieven te nemen om op gebouwen van de stad – daar waar het mogelijk en wenselijk is - een invulling te voorzien als groen- of cultuurmuur.
- Te onderzoeken of we naar analogie met de stripmuren in Brussel ook 'onze' Morris, tekenaar van Lucky Luke, wat meer in de verf zetten kunnen zetten met een aantal cultuurmuren.

IR 6 Interpellatie van raadslid Pieter Soens: Beperkte Interpellatie: masterplan begraafplaatsen

Indiener(s):

Soens Pieter

Toelichting:

Op 5 mei 2020 diende ik een schriftelijke vraag in aangaande het reeds in 2013 aangekondigde masterplan begraafplaatsen.

Het verwonderde mij immers dat er zeven jaar na de aankondiging nog steeds geen globaal plan ter tafel lag.

Het antwoord dat mij geboden werd, volstaat geenszins.

Er wordt in het antwoord gewag gemaakt van een aanpak van de begraafplaatsen "via afzonderlijke projecten". Een globale visie ontbreekt dus.

Daarnaast is uit het antwoord af te leiden dat zowel wat betreft inventarisatie, oud-strijders en digitalisering er nog geen enkele stap gezet werd. Vooral dit baart zorgen, omdat ondertussen sedert de aankondiging van het masterplan in 2013 reeds zeven jaar verstreken zijn en ik mij de vraag stel of er al dan niet ondertussen reeds waardevolle graven zijn verdwenen...

Het enige wat er uit het antwoord kan worden afgeleid is, dat er blijkbaar een integrale expertengroep 'begraafplaatsen' werd opgericht.

Met andere woorden: het antwoord op de schriftelijke vraag roept alleen maar meer vragen op:

1. Wanneer precies werd de integrale expertengroep 'begraafplaatsen' opgericht? Wie maakt er deel van uit? Via welke manier konden geïnteresseerden zich kandidaat stellen?
2. Wat is de reden dat de inventarisatie na een eerste voorselectie is stilgevallen? Welke beschermingsmaatregelen werden genomen teneinde waardevolle graven van vernietiging te vrijwaren, niettegenstaande het verlopen van de concessie? Zijn er bij weten van de stad reeds waardevolle graven sedert 2013 verdwenen?
3. Wat is de reden waarom de specifieke werkgroep rond graven van oudstrijders niet heeft verder gewerkt, niettegenstaande er blijkbaar reeds een niet-accurate, maar ruim gerekende inventaris bestaat? Welke timing wordt door de stad vooropgesteld om dit op te starten? Wie zit/zat in die werkgroep?
4. Welke technische en exclusiviteitsissues heeft de stad weerhouden om qua digitalisering niet in te stappen in het project Zerkenzoeker van Leiedal, niettegenstaande bepaalde andere gemeenten daar geen problemen mee hebben? Hoe komt het dat de stad Kortrijk niet in slaagt in iets wat blijkbaar wel in Waregem lukt? Welke timing wordt inzake digitalisering vooropgesteld door de stad? Welke budgetten worden hiervoor voorzien?

5. Een masterplan begraafplaatsen is meer dan inventarisatie/digitalisatie, maar omvat ook de inrichting. Eerst en vooral lijken de Kortrijkse begraafplaatsen meer en meer op open vlaktes, omwille van het meer en meer verdwijnen van graven én de toename van crematies. Hoe staat de stad tegenover de toekomst van de begraafplaatsen: wordt gekozen voor een soort van inperking en uitdoving van begraafplaatsen of voorziet de stad een integraal behoud van de huidige begraafplaatsen met inrichting van de open ruimte in parkzone? Graag ook de frequenties per jaar per begraafplaats qua groenonderhoud, aangezien dit dikwijls te wensen overlaat.

6. Hoe worden de begraafplaatsen toegankelijker gemaakt voor mindervaliden? Graspaden zijn niet altijd even toegankelijk dan verharde paden, oneffenheden op de wandelpaden blijven soms lange tijd onhersteld,...

7. Wanneer werd het project "herbruik graven" en "peter-meterschap" opgestart? Waar is dit project binnen de communicatie van de stad terug te vinden? Hoe komt het dat de idee van hergebruik van oude graven niet eerder werd opgestart, niettegenstaande dit ook reeds lang in de pipeline zit?

IR 7 Voorstel tot beslissing van raadslid Carmen Ryheul: Stad Kortrijk ondertekent het Bomencharter Vlaanderen (2019 – 2024)

Indiener(s):

Ryheul Carmen

Toelichting:

Het planten van bomen verhoogt de opname van CO₂. Bovendien bieden bomen bescherming tegen hitte, droogte en overstromingen. Bomen zorgen voor een betere luchtkwaliteit en ze vormen een lawaaibuffer. Ze bevorderen tevens de (geestelijke) gezondheid, de natuurbeleving en de biodiversiteit.

Via het Bomencharter engageren steden en gemeenten zich om een bepaald aantal bijkomende bomen ('het streefdoel') te bekomen op het grondgebied van de stad/gemeente. Het Bomencharter vormt dus een instrument om meer bomen te bekomen in Vlaanderen.

De telling van het aantal geplante bomen vormt een wezenlijk onderdeel van het Bomencharter. Het Bomencharter heeft betrekking op de periode 2019 - 2024. Alle bomen die geplant worden vanaf 1/1/2019 tot 31/12/2024 worden opgenomen in de telling. Op die manier wordt het Bomencharter maximaal geënt op de bestuursperiode van de lokale besturen.

Voorstel van raadsbesluit:

1. De gemeenteraad van Kortrijk stelt voor het bomencharter voor lokale besturen te ondertekenen.
2. Het college van burgemeester en schepenen wordt belast met de uitvoering van deze beslissing.