

Bulletin van Vragen en Antwoorden

Jaargang 30 – nummer 9

oktober 2021

Vraag nr. 63 van raadslid Carmen Ryheul van 14 juli 2021.

Participatiemomenten 'het Kortrijk van Overmorgen'

De stad organiseerde 3 live visieworkshops in het kader van de nieuwe beleidsplannen woon-, ruimte en mobiliteitsplannen. Inwoners krijgen op die manier inspraak.

Volgende workshops vonden plaats: op woensdag 23 juni om 17.30 of 18.30 uur in zaal Depart met als thema Ondernemende stad, op zaterdag 26 juni om 14 of 15 uur in het OC in Marke met als thema Verbonden stad en op zaterdag 26 juni om 17.30 of 18.30 uur in speeldomein De Warande in Heule met als thema Groenblauwe stad.

- Via welke kanalen werden bewoners op de hoogte gebracht van die participatiemomenten?
- Hoeveel bewoners toonden hiervoor interesse? Graag cijfers per workshop.
- Wat was de opbouw van de workshops?
- Op welke manier hadden bewoners tijdens die momenten inspraak, hoe werden hun ideeën /opmerkingen gebundeld?
- Wat is het resultaat van de 'verzamelde inbreng' van de bewoners?

Daarnaast werden gemeenteraadsleden en kabinetsvoorzitters uitgenodigd om een besloten infosessie over dit onderwerp 'Plan mee aan het Kortrijk van Overmorgen' bij te wonen op woensdag 7 juli van 18u tot 20u in Transit. Schepen bouwen en wonen Wout Maddens en ruimtelijk planner Brecht Nuytens lichtten er de conceptnota voor het beleidsplan ruimte toe waarna er ruimte was voor debat.

- Hoeveel gemeenteraadsleden waren aanwezig? Welke gemeenteraadsleden waren aanwezig?
- Hoeveel kabinetsmedewerkers waren aanwezig?
- Graag ontvang ik bij het antwoord ook het verslag van deze besloten infosessie.

Antwoord

De bewoners zijn op deze manieren op de hoogte gebracht en uitgenodigd voor de workshops:

- Gerichte e-mail naar inwoners die in het verleden aangaven op de hoogte te willen blijven over stadsvernieuwing, wonen en mobiliteit.
- Persoonlijke e-mail met uitnodiging naar de contacten van de programmaregisseurs en de gebiedswerking en naar de Gecoro-leden.
- Aankondiging in het stadsmagazine.
- Oproep om deel te nemen op de sociale mediakanalen van de stad en de gebiedswerking.
- Postercampagne in etalages, winkels en horeca.
- Nieuwsberichten op de website kortrijk.be en kortrijkovermorgen.be.

De opkomst was ondanks de ruime oproep bijzonder laag. Het aantal bewoners dat deelnam aan de sessie in Depart, het OC Marke en in de Warande in Heule was respectievelijk 14, 20 en 11 deelnemers. Een duidelijke reden voor de lage opkomst is er niet.

Het verslag van die visieworkshops vindt u in de bijlage.

De input die daar verzameld werd krijgt nu een plaats in de verdere opmaak van het beleidsplan ruimte, het mobiliteitsplan en het woonplan.

Het participatie- en communicatielook voor het beleidsplan ruimte, mobiliteitsplan en het woonplan is een opdracht die is toegewezen aan Architecture Workroom Brussels, UHasselt en Shaved Monkey. Het concept daarvoor is door die partners in overleg met de stad ontwikkeld. Het opzet van de visieworkshop was om inwoners op te roepen om deel te nemen aan de beslissingen over het beleidsplan ruimte, het mobiliteitsplan en het woonplan.

De samenwerking met de externe partners wordt op dit moment grondig geëvalueerd. In de loop van september wordt de aanpak bijgestuurd om alle burgers sterker te betrekken bij het toekomstplan voor de stad en om de kansen op inspraak te maximaliseren. Daarvoor is een sterke doorstart nodig met een andere aanpak en een sterk inhoudelijk verhaal.

Infosessie

Het overzicht met de aanwezige raadsleden en kabinetsmedewerkers op de infosessie voor de raadsleden vindt u hieronder.

Burgemeester Ruth Vandenberghe, schepenen Wout Maddens en de raadsleden Philippe Avijn, Nicolas Beugnies, Mia Cattebeke, Veronique Decaluwe, Jan Deweer, Carol Leleu, David Wemel en Dieter D'Alweyn, gewezen plaatsvervangend raadslid, waren aanwezig.

Er waren 4 kabinetsmedewerkers aanwezig.

Van de infosessie, de vragen en de gesprekken achteraf is geen verslag gemaakt. Het doel was in de eerste plaats informeren. De rol van de gemeenteraad in dit proces is belangrijk en is uitdrukkelijk benoemd, met het aanbod om samen het overkoepelende beleidsplan ruimte te schrijven.

De presentaties van die avond vindt u in de bijlage. Daarin staat alle inhoudelijke informatie over het beleidsplan ruimte. De inhoudelijke basis voor die presentaties was de conceptnota van het beleidsplan ruimte. Het college keurde die goed op 21 juni 2021. Het opzet van die nota is om het debat te starten over de stad die we willen zijn in 2040. De conceptnota bevat de grote inhoudelijke lijnen en wordt nu verder opgewerkt tot een volwaardig toekomstplan voor de stad.

Bijlagen

- (1) Verslagen van de visiewerkshops.
- (2) Conceptnota van het beleidsplan ruimte.
- (3) Collegebesluit over de conceptnota van het beleidsplan ruimte.

Visieworkshops

De bewoners zijn op deze manieren op de hoogte gebracht en uitgenodigd voor de workshops:

- Gerichte e-mail naar inwoners die in het verleden aangaven op de hoogte te willen blijven over stadsvernieuwing, wonen en mobiliteit.
- Persoonlijke e-mail met uitnodiging naar de contacten van de programmaregisseurs en de gebiedswerking en naar de Gecoro-leden.
- Aankondiging in het stadsmagazine.
- Oproep om deel te nemen op de sociale mediakanalen van de stad en de gebiedswerking.
- Postercampagne in etalages, winkels en horeca.
- Nieuwsberichten op de website kortrijk.be en kortrijkovermorgen.be.

De opkomst was ondanks de ruime oproep bijzonder laag. Het aantal bewoners dat deelnam aan de sessie in Depart, het OC Marke en in de Warande in Heule was respectievelijk 14, 20 en 11 deelnemers. Een duidelijke reden voor de lage opkomst is er niet.

Het verslag van die visieworkshops vindt u in de bijlage.

De input die daar verzameld werd krijgt nu een plaats in de verdere opmaak van het beleidsplan ruimte, het mobiliteitsplan en het woonplan.

Het participatie- en communicatieluik voor het beleidsplan ruimte, mobiliteitsplan en het woonplan is een opdracht die is toegewezen aan Architecture Workroom Brussels, UHasselt en Shaved Monkey. Het concept daarvoor is door die partners in overleg met de stad ontwikkeld. Het opzet van de visieworkshop was om inwoners op te roepen om deel te nemen aan de beslissingen over het beleidsplan ruimte, het mobiliteitsplan en het woonplan.

De samenwerking met de externe partners wordt op dit moment grondig geëvalueerd. In de loop van september wordt de aanpak bijgestuurd om alle burgers sterker te betrekken bij het toekomstplan voor de stad en om de kansen op inspraak te maximaliseren. Daarvoor is een sterke doorstart nodig met een andere aanpak en een sterk inhoudelijk verhaal.

Infosessie

Het overzicht met de aanwezige raadsleden en kabinetsmedewerkers op de infosessie voor de raadsleden vindt u hieronder.

Burgemeester Ruth Vandenberghe, schepenen Wout Maddens en de raadsleden Philippe Avijn, Nicolas Beugnies, Mia Cattebeke, Dieter D'Alwein, Veronique Decaluwe, Jan Deweer, Carol Leleu en David Wemel waren aanwezig.

De kabinetsmedewerkers Jeroen David, Thorin Levecque, Peter Van Heuven en Deborah Vandermeulen waren aanwezig.

Van de infosessie, de vragen en de gesprekken achteraf is geen verslag gemaakt. Het doel was in de eerste plaats informeren. De rol van de gemeenteraad in dit proces is belangrijk en is uitdrukkelijk benoemd, met het aanbod om samen het overkoepelende beleidsplan ruimte te schrijven.

De presentaties van die avond vindt u in de bijlage. Daarin staat alle inhoudelijke informatie over het beleidsplan ruimte. De inhoudelijke basis voor die presentaties was de conceptnota van het beleidsplan ruimte. Het college keurde die goed op 21 juni 2021. Het opzet van die nota is om het debat te starten over de stad die we willen zijn in 2040. De conceptnota bevat de grote inhoudelijke lijnen en wordt nu verder opgewerkt tot een volwaardig toekomstplan voor de stad.

Bijlagen

- (1) Verslagen van de visieworkshops.
- (2) Conceptnota van het beleidsplan ruimte.
- (3) Collegebesluit over de conceptnota van het beleidsplan ruimte.

VERSLAG

VISIEWORKSHOPS GROENBLAUWE STAD

Barbara Roosen (Uhasselt)

BESCHRIJVING

De komende twee jaar maakt Kortrijk concrete plannen voor de toekomst op vlak van ruimte, mobiliteit en wonen. Onder de noemer 'Kortrijk Overmorgen' nodigen we Kortrijkzanen uit om dit proces op te volgen en er actief aan deel te nemen. Dit participatietraject bouwt we verder op drie kernkwaliteiten uit het ruimtepact om Kortrijk te versterken als verbonden, ondernemende en groenblauwe stad.

Kortrijk is een groene en blauwe stad. Zowel in als rond de stad is nog veel open en groene ruimte te vinden, zij het soms verborgen en ontoegankelijk. Die unieke en belangrijke troef moeten we koesteren. We erkennen de open ruimte als een volwaardig onderdeel van de stad en kiezen ervoor om zo weinig mogelijk open ruimte aan te snijden voor nieuwe woningen, kantoren, industrie of andere harde bestemmingen.

Ontwikkelingen moeten ten dienste staan van de kwaliteiten van het landschap. We geven ruimte aan de natuur en de landbouw en hebben deze ruimte nodig om de klimaat- en energieopgave zo goed mogelijk op te vangen. De publieke landschappen en de parken zijn de tuinen van alle Kortrijkzanen en van alle bezoekers van de stad

DOELSTELLING

De visieworkshops hadden een dubbele doelstelling:

- Het verkennen van inzichten van burgers over de 3 kwaliteiten (groenblauwe stad, ondernemende stad, verbonden stad). Leren hoe burgers de stad in de toekomst zien veranderen en hoe Kortrijk er voor hen moet uitzien in 2040.
- Burgers informeren over de ambities van de stad met betrekking tot de 3 kwaliteiten en kaderen aan de hand van lopende projecten hoe Kortrijk vandaag al werkt rond de 3 kwaliteiten.

AANPAK

Op 26 juni organiseerden we 2 tafels rond het thema van Kortrijk Overmorgen als groenblauwe stad in de Warande in Heule. Elke sessie was opgebouwd uit 2 delen:

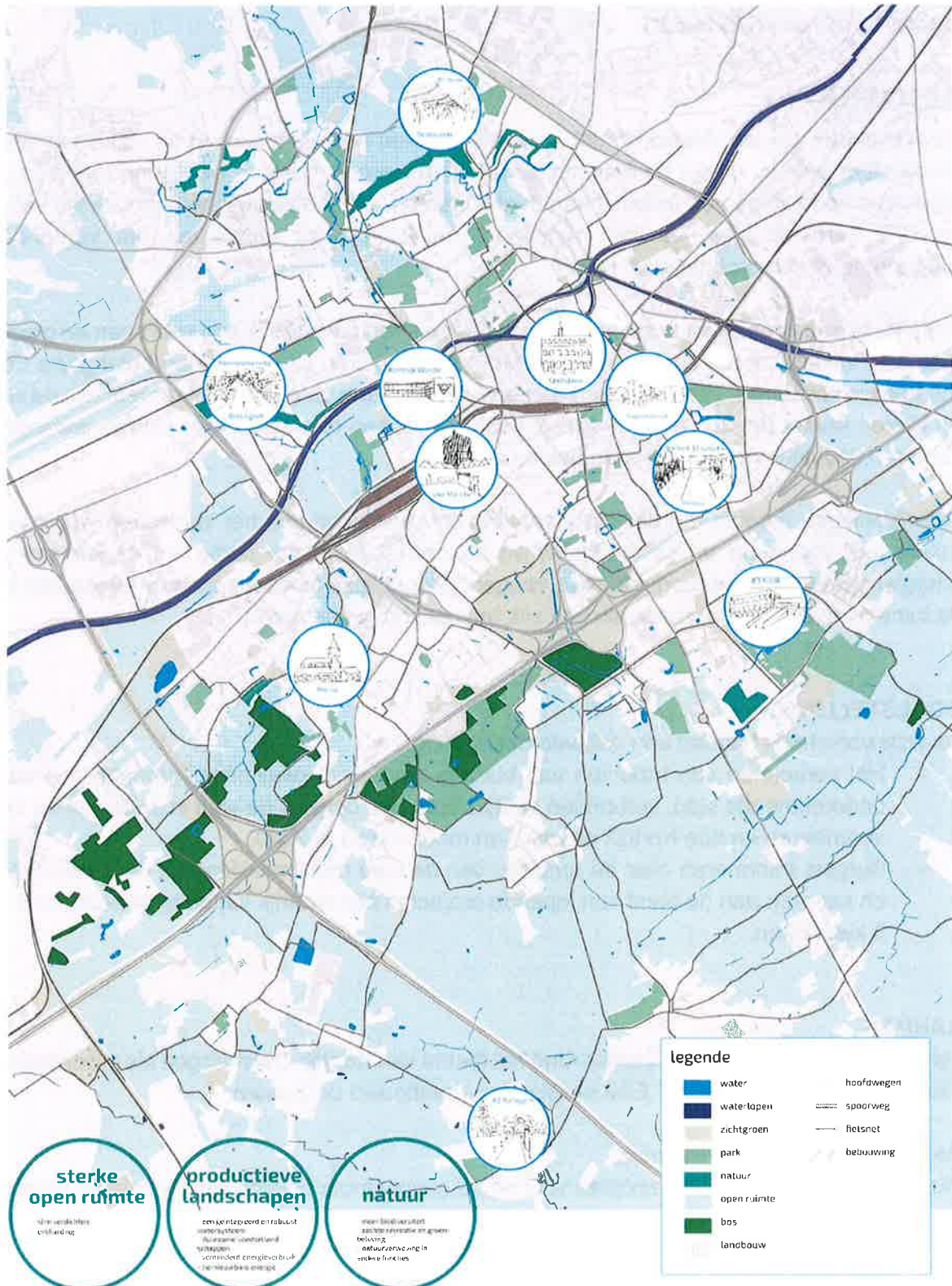
Deel 1: Stadsbrede verkenning

We stelden de belangrijkste ambities voor uit de conceptnota beleidsplan Ruimte en vroegen deelnemers:

- Wat betekent Kortrijk Overmorgen als groenblauwe stad voor jullie?
- Waar situeren zich voorbeelden, kiemen en werkpunten in Kortrijk als groenblauwe stad?

DE GROEN-BLAUWE STAD

**KORTRIJK
OVERMORGEN**



Deel 2: Verkenning 4 stadsplekken

We stelden de ambities voor die stad Kortrijk heeft op 4 strategische gekozen plekken en stelden deelnemers de vraag:

- Wat zijn op deze plekken de grootste uitdagingen en prioriteiten volgens jullie als groenblauwe stad?
- Hoe kunnen die best in de toekomst worden aangepakt? Hierbij werd verwezen naar de mogelijkheden op de vragenfiches.



Deze structuur vormde de basis voor een gesprek tussen bewoners, de ontwerpteams en projectleiders stad Kortrijk.

VERSLAG

Wat is nodig om Kortrijk te versterken als groenblauwe stad?

Sterke groene ruimte door slim te verdichten

Slim verdichten is een zoektocht naar een duurzame verhouding tussen ruimte voor (stedelijk) groen en ruimte voor toekomstige compacte ontwikkelingen. Deelnemers geloven in verdichting in de hoogte mits respect voor het landschap en de (historische) omgeving en goed verbonden met dagelijkse functies.

'We hebben de plicht om in de hoogte te bouwen. Het is een schande dat er nog verkaveld wordt, want dat is ecologisch onverantwoord.' 'Ik heb nergens problemen met hoogbouw. Het moet natuurlijk niet een rij van hoogbouw worden, er moet nog ruimte voorzien worden voor groen en recreatie.'

'Die appartementisering in de deelgemeenten verontrust mij vooral. Volgens mij passen die hogere appartementsgebouwen niet in het straatbeeld van de deelgemeenten.'

'Voor mij is niet alleen het appartement zelf, maar ook de ligging en verbinding met de omgeving belangrijk. En voorzieningen in de omgeving. De nabijheid van winkels is belangrijk, zeker voor jonge gezinnen die druk zijn.'

'Je moet ook rekening houden met de ontwikkeling van de stad. Je moet een duidelijke visie hebben over wat groen is en wat niet, waar je ruimte laat voor ontwikkeling.'

Volgens deelnemers ligt er veel potentieel in bestaande sites en woningen voor verdichting met een mix van sociale en betaalbaardere woningen.

'We moeten ook kijken naar leegstaande bestaande gebouwen. Ik stel me soms de vraag of er geen middelen vrijgemaakt kunnen worden om deze om te bouwen tot sociale woningen, want andere wooneenheden zijn vaak eerder gericht op de rijkere klassen.'

Ze betreuren nieuwe woonontwikkelingen en verkavelingen op waardevolle open ruimte zoals langs de Leie en in de beekvallei van Marke.

'Een goed voorbeeld is de beekvallei in Marke. Het tweede deel, van de kloosterstraat tot aan Kortrijk, wordt bedreigd door de aanvraag voor een verkaveling. Dit zou oorspronkelijk open gebied blijven en voorzien worden als tuin van Marke voor productieve mogelijkheden.'

'De verkaveling aan de Leie en de brug. Dat is een slecht voorbeeld. Dat is een natuurgebied dat ze volgebouwd hebben en ze gaan het alleen nog voller bouwen.'

Een goed verbonden open ruimte netwerk met plaats recreatie en ontspanning is een voorwaarde voor slimme verdichting.

'In het geval van verdichting gaan vele mensen samenwonen. Dan is het belangrijk om voldoende ontspanningsplekken te voorzien, veel groen en dergelijke. Een initiatief dat ik tof vond is dat verloren tuinen tijdelijk ingericht werden door kunstenaars. Als dit soort plekken meer met elkaar verbonden kunnen worden door bv. de aanleg van een groen pad naast het autopad, dan zie ik daar wel voordelen in en passen we de beleving helemaal aan.'

'Voor mij houdt dat in dat er veel groene ruimte is en dat ieder z'n plekje buiten in de buurt van zijn woning heeft. Bij corona kwam iedereen op hetzelfde moment buiten en werd het druk in Kortrijk. We hebben nood aan meer ademruimte buiten.'

Nood aan een visie over waar en hoe te ontharden en te vergroenen

Kortrijk heeft nood aan een duurzame en duidelijke visie om onthardings- en vergroeningsprojecten efficiënt in te zetten. Inzetten op vergroening zien deelnemers als manier om aangename microklimaten in de stad creëren met een grote impact op de leefbaarheid.

'Ik heb heel wat foto's van verschillende ruimtes in de stad waar metingen gebeurd zijn. Straten waar bomen staan toonden veel lagere temperaturen en maakte de straten leefbaar.'

'Men zou moeten inzetten op microklimaten, door mensen die er verstand van hebben natuurlijk. Stukken aanplanten die schaduw creëren, wind opvangen... Deze systemen kunnen slim ontworpen worden, om schaduw te creëren en verschillende plaatsen in de stad vorm te geven.'

Het gesprek werd gevoerd over waar in te zetten op ontharding en hoe verschillende publieke en private actoren hierin te engageren:

In het publieke domein

In het publieke domein kan de stad goede voorbeelden stellen voor bewoners in verband met wateropslag en infiltratie. Dit kan via verscheidene grotere en kleinere initiatieven zoals groene bermen, groendaken, gescheiden rioleringen, etc. Men ziet bovendien veel onthardingskansen aan de Leieboorden en langs de kanalen.

'Bij het nieuwe kanaal willen ze zachte randen. Daar kan je ook met verlagingen werken om water op te vangen en laten in te dringen in de grond. Een voorbeeld daarvan is aan Kortrijk Walle.'

'Aan het preshoekbos mag er wel wat meer ruimte voor water zijn denk ik. Ook kunnen de beken misschien weer opengesteld worden om in te zwemmen, al is dat misschien wat ver gezocht.'

'Bij de doortrekking van de R8, met op- en afritten, kan er ruimte voorzien worden waar bomen kunnen staan en water opgeslagen kan worden. Ook het kruispunt kan in aanmerking komen.'

'Als je bouwt, moet je waterdoorlatend bouwen. Ik vind dat dat in de openbare ruimte maar weinig aanwezig is. Het is niet erg dat men verhard, maar de overheid geeft een slecht voorbeeld wat verharding betreft.'

'We hebben zo veel gebouwen met grote daken in de stad. Dat water kunnen we toch opvangen en hergebruiken. Zijn dat dan zo een grote investeringen?'

'Recent is er een overstroming geweest in de preshoekstraat in Marke. De beek ligt daar 50m vandaan. Niemand zag aankomen dat daar dergelijke problemen zouden zijn.'

'We hebben nood aan meer ademruimte buiten. We mogen ook geen verharding meer toevoegen en niet te veel groen weghalen. Vroeger had je de lindes aan de verlaagde Leienboorden, maar die zijn nu gesneuveld voor een betonvlakte. Vroeger had je daar een frisse omgeving, maar dat is weg.'

Vergroening vraagt oplossingen op maat en gekoppeld aan specifieke behoeften in een buurt. Is het bv interessant om parkeerplaatsen op straat in te ruilen voor groen en een collectieve parking te voorzien aan de rand? Of is het meer opportuun om parkeren te behouden in de straat met een collectieve buurttuin aan de rand?

'Er kan gewerkt worden met grastegels waarop geparkeerd wordt.'

'Je moet een plaats houden voor de auto's, maar deze kunnen wel op een andere manier gebruikt worden, zoals deelauto's en dergelijke.'

Bovendien stelt vergroening volgens deelnemers nieuwe uitdagingen betreft beheer die misschien niet enkel door de stadsdiensten moeten worden gedragen.

'Bij onthardingsprojecten kunnen wijken weggebroken worden en vervangen door projecten met gemeenschappelijke tuinen. De vraag hierbij is dan natuurlijk wie dat zal onderhouden en dergelijke. Dat is ook iets waar de stad moet aan denken of waar we mensen voor moeten mobiliseren.'

'Dat moet in medeigendom gebeuren, waarbij mensen samenleggen en samen betalen voor het onderhoud.'

Op bedrijventerreinen

Deelnemers stellen dat bedrijventerreinen een belangrijk aandeel kunnen spelen in de vergroening, door het inrichten van collectieve parkings en groenaanleg.

'Kan de parking van de moskee niet met die van de omliggende bedrijven gegroepeerd worden? Die zullen toch niet tegelijkertijd gebruikt worden. Dan kan die aangelegd worden met voldoende groen en dergelijke. Die wordt bekostigd door de bedrijven, want die hoeven zelf geen parking meer te voorzien.'

In private tuinen en opritten

Deelnemers duiden op het belang van initiatieven om de verwoestijning en verkiezeling van tuinen tegen te gaan. Ze geloven in een wezenlijke impact van vele kleine micro-initiatieven zoals het plaatsen van tegeltuinen via sensibiliseringsacties (eerder dan via verplichtingen). Voorbeeldtuintjes met steun van de stad kunnen inspirerend werken.

'We moeten aantonen hoe goed het kan zijn als we meer groen gaan aanleggen in de straten. We moeten minder gaan opleggen en meer gaan sensibiliseren en aanmoedigen om te vergroenen en te ontharden in hun tuinen. Opleggen wordt vaak niet gevolgd.'

'We kunnen werken met een modeltuintje, dat de mogelijkheden kan aantonen en mensen kan inspireren. Hierbij kunnen we dan ook geveltuintjes aan toevoegen.'

Slim managen van verschillende claims op de open ruimte

De open ruimte kent verschillende claims die soms in conflict gaan met elkaar. Mens en natuur hebben ruimte nodig maar zonder dat ze elkaar schaden. De stad heeft zowel nood aan recreatief als ongerept groen en dat vraagt volgens de deelnemers een heldere stadsvisie om hierin strategische keuzes te maken.

'Voor mensen is het beter dat er enige vorm van groenbeleving in de stad is, waar ze zich kunnen uitleven, kunnen fietsen, plaats voor recreatie. Het probleem is dat er gewoon weinig ongerept gebied is. Alles moet zowat z'n plaats hebben, en dat is nu niet het geval.'

'Moeten we altijd nieuwe ruimte aansnijden voor nieuwe initiatieven? Kunnen we geen brownfields en dergelijke inzetten voor bv een golfterrein. Er zijn heel wat gronden die vervuild zijn. Er zijn mensen uit de high society die het geld ervoor hebben, die gaan golfen. Laat hen dat dan ook maar betalen!'

Ik vind net dat dergelijke infrastructuur verspreid en verweven moet worden met andere functies. De verweving met andere functies is ook belangrijk, zoals de padelvelden en dergelijke.'

Ruimte voor natuur of wildgroei

Deelnemers halen aan dat de stad vaak de neiging heeft groen te veel te onderhouden en te 'milimeteren'. Wildgroei maakt parken voor de jongere generatie net aantrekkelijker en vraagt ook minder onderhoud. Het toepassen van de juiste plantensoorten, die weinig onderhoud vragen en hittebestendig zijn, wordt ook als belangrijk gepercipieerd zowel voor de biodiversiteit als onderhoudskosten te drukken.

'Ze onderhouden niet meer alles tot in het detail, wat ik goed vind, maar rond het Albertpark wordt er nog veel gemilimeterd. Het zou leuker zijn als je daar wat parken krijgt om te picknicken.'

'Door de verandering van het klimaat moeten we zeker rekening houden met welke groensoorten we gebruiken, namelijk hittebestendige groensoorten. Daar hebben we weinig keuze in.'

'Je zal sowieso mensen vinden die dat willen onderhouden, maar of dat ook gaat blijven duren, dat is nog maar de vraag.'

'Als kind onderhield ik de tuin. Ik deed dat graag, maar daarom wou ik zelf ook geen tuin, omdat ik wist wat voor onderhoud dat allemaal vraagt.'

Ruimte voor landbouw

De open ruimte in Kortrijk wordt voor een groot deel ingevuld met landbouw. Hoewel de landbouwactiviteiten weinig connectie hebben met het stadsleven, kenmerken ze het landschap en verschillende recreatieve routes. De landbouw is een bron van inkomsten voor enkele familiale landbouwbedrijven die door volgens de deelnemers door de stikstofwet mogelijk in gedrang komt.

'Er zijn nog veel familiebedrijven in de landbouw die nog op grotere schaal aan landbouw doen. Deze zouden het wel is moeilijk kunnen krijgen door veranderende regelgeving in verband met stikstof.'

Meer kleinschalige vormen van stadslandbouw zoals pluk- en zorgboerderijen worden aangehaald om de landbouwactiviteit meer lokaal te verankeren. Maar deelnemers halena an dat het moeilijk is om dergelijke initiatieven leefbaar te houden voor de uitbaters.

'Het probleem is dat de vraag er wel zal zijn, maar niet genoeg om het leefbaar te maken voor de uitbater. Er is al een plukboerderij op de grens met Marke, maar dat is niet de massa die dat bezoekt.'

'Ik denk dat de vraag naar volkstuintjes ook boemt op dit moment. Er is een grote nood aan. Ze hebben er in het park aangelegd, maar ook bij ons in de buurt.'

'Plukboerderijen zijn mooie initiatieven, maar je bereikt er de mensen niet mee die weinig tijd hebben en ook niet de minder sociaal sterke klassen.'

'Bij het fietsen wordt je vaak wel geconfronteerd met de landbouw.'

'Het is leuk dat je zicht hebt op de velden, maar verder kom je maar weinig in contact met de landbouw.'

Ruimte voor hernieuwbare energie

Open ruimte kan volgens de deelnemers zeker ingezet worden voor hernieuwbare zoals windmolens. Enkele deelnemers hameren op een doordachte inplanting in het landschap om het uitzicht zo weinig mogelijk te schaden.

'Ik heb niets tegen windmolens, maar velden die volstaan met zonnepanelen vind ik vreselijk'

'We moeten nadenken over het visuele aspect. Het is visueel veel rustiger dat ze ergens een groepering van windmolens plaatsen in plaats van hier en daar eentje te vestigen. Daarnaast moet er ook rekening gehouden worden met slagschaduw en dergelijke.'

Ruimte voor kwalitatieve bomen en bos

Deelnemers wijzen op de historische en ecologische waarde van bestaande bomen en dat een grondige afweging nodig is om te beslissen of behoud al dan niet opweegt tegen de voordelen van de aanplanting van nieuwe bomen.

'We hebben nood aan meer ademruimte buiten. We mogen ook geen verharding meer toevoegen en niet te veel groen weghalen. Vroeger had je de lindes aan de verlaagde Leieboorden, maar die zijn nu gesneuveld voor een betonnen vlakte. Toen had je daar een frisse omgeving, maar dat is weg.'

'Over de Loofstraat hoorde ik dat men bomen wou beschermen bij de heraanleg van het ziekenhuis. Iedereen weet dat zo'n beuk sterft als je er langs bouwt, want die wortelt horizontaal. Neem die bomen dan weg en plant een nieuwe. Je moet nadenken voor je iets beschermt.'

Deelnemers hekelen dat bij het aanplanten van bomen teveel wordt gekeken naar korte termijn resultaten die niet altijd voordelig zijn op lange termijn. Ze pleiten voor een mix van snelgroeiend, eerder minderwaardig groen en traaggroeiend maar hoogwaardig groen.

'Kortrijk plant ook heel vaak maar bomen op korte termijn. Aan eiken of beuken, die 200 jaar kunnen worden, daar wordt niet aan gedacht. Men plant bomen op korte termijn.'

'Het Preshoekbos wordt wel nog uitgebreid naar de toekomst toe. Men koopt agrarisch gebied om in te zetten voor uitbreiding van de bossen.'

VERSLAG

VISIEWORKSHOPS VERBONDEN STAD

Barbara Roosen (Uhasselt)

BESCHRIJVING

De komende twee jaar maakt Kortrijk concrete plannen voor de toekomst op vlak van ruimte, mobiliteit en wonen. Onder de noemer 'Kortrijk Overmorgen' nodigen we Kortrijkzanen uit om dit proces op te volgen en er actief aan deel te nemen. Dit participatietraject bouwt we verder op drie kernkwaliteiten uit het ruimtepact om Kortrijk te versterken als verbonden, ondernemende en groenblauwe stad.

Kortrijk als verbonden stad, is een stad op menselijke maat. Alles ligt dicht bij elkaar. We wonen niet extreem dicht op elkaar, maar toch liggen alle voorzieningen heel nabij. Alle buurten liggen op slechts een kwartier fietsen van het stadscentrum. Scholen, culturele centra horeca, winkels en andere voorzieningen zijn goed bereikbaar. Die bereikbaarheid is een belangrijke troef die we verder moeten versterken.

De verbonden stad is een stad van en voor iedereen. Alle bevolkingsgroepen krijgen er een plek waar kwalitatief kan worden geleefd. Publieke ruimtes verbinden jong en oud, arm en rijk, inwoners en bezoekers, mobiele en mindermobiele. Zij zijn de schakels waar mensen elkaar ontmoeten, zich vermengen en ontspannen. Zij verbinden de verschillende buurten en de mensen met elkaar.

DOELSTELLING

De visieworkshops hadden een dubbele doelstelling:

- Het verkennen van inzichten van burgers over de 3 kwaliteiten (groenblauwe stad, ondernemende stad, verbonden stad). Leren hoe burgers de stad in de toekomst zien veranderen en hoe Kortrijk er voor hen moet uitzien in 2040.
- Burgers informeren over de ambities van de stad met betrekking tot de 3 kwaliteiten en kaderen aan de hand van lopende projecten hoe Kortrijk vandaag al werkt rond de 3 kwaliteiten.

AANPAK

Op 26 juni organiseerden we 2 sessies rond het thema van Kortrijk Overmorgen als verbonden stad in het ontmoetingscentrum van Marke. Elke sessie was opgebouwd uit 2 delen:

Deel 1: Stadsbrede verkenning

We stelden de belangrijkste ambities voor uit de conceptnota beleidsplan Ruimte en vroegen deelnemers:

- Wat betekent Kortrijk Overmorgen als verbonden stad voor jullie?
- Waar situeren zich voorbeelden, kernen en werkpunten in Kortrijk als verbonden stad?

DE VERBONDEN STAD

KORTRIJK
OVERMORGEN



bereikbaarheid

- innovatieve en duurzame mobiliteit
- verkeersvrije stad
- nabijheid

publieke ruimte

- kindvriendelijke stad
- toegankelijke stad
- trage wagen

goed wonen

- betrouwbaar wonen
- erfgoedwoning bouwen en renoveren
- intergenerationeel wonen
- verdeling en kern-ontwikkeling

legende

| | | | |
|--|------------|--|-------------|
| | bebouwing | | park |
| | hoofdwegen | | natuur |
| | spoorweg | | water(open) |
| | fietsnet | | |

Deel 2: Verkenning 4 stadsplekken

We stelden de ambities voor die stad Kortrijk heeft op 4 strategische gekozen plekken en stelden deelnemers de vraag:

- Wat zijn op deze plekken de grootste uitdagingen en prioriteiten volgens jullie als verbonden stad?
- Hoe kunnen die best in de toekomst worden aangepakt? Hierbij werd verwezen naar de mogelijkheden op de vragenfiches.



Deze structuur vormde de basis voor een gesprek tussen bewoners, de ontwerpteams en projectleiders stad Kortrijk.

VERSLAG

Wat is nodig om Kortrijk te versterken als verbonden stad?

Inzetten op intergenerationale woonbuurten

Deelnemers pleiten voor woongelegenheden op maat van elke generatie, met een mix aan toegankelijke woningen voor oudere en minder mobiele bewoners en grotere woningen voor jonge gezinnen. Ze wijzen op de hoge kosten en zware werken om de eigen woning aan te passen en denken na over alternatieven:

Een *doorschuifstelsel* voor woningen wordt als oplossing genoemd.

'Toegankelijke woningen op het gelijkvloers voor oudere bewoners en woningen op verdieping voor jonge mensen. Een doorschuifstelsel maakt dat er altijd in te spelen valt op de noden van mensen, wanneer ze ouder worden.'

Ook *kangoeroewoningen* worden als oplossing aangehaald mits aanpassing van de regelgeving (en fiscale gevolgen).

'Kangoeroewoningen zijn een goed initiatief. Kortrijk moet opnieuw nadenken over de wetgeving in verband met dit soort woonvormen.'

'Dat is een goed systeem. Mensen die vandaag een aangepaste woning hebben, worden ook gesubsidieerd door de overheid, terwijl sommige kosten misschien niet nodig zijn als wonen volledig kon op het gelijkvloers.'

Sommige deelnemers zien voordelen in *cohousing* als een manier om voor elkaar te zorgen. Onderhoudslasten kunnen worden gedeeld waardoor mensen langer thuis kunnen blijven wonen, ook als ze hulpbehoevend zijn.

'Ik zie oplossingen in cohousing. Zo kan je verschillende functies delen met elkaar, maar deel je ook het onderhoud. Dan kunnen mensen ook zo lang mogelijk in hun eigen woning wonen en moeten ze niet naar het rusthuis.'

'Om dit te doen werken, hebben we nood aan goede voorbeelden over cohousing.'

Nood aan betaalbare woningen

Het vinden van een betaalbare woning wordt volgens deelnemers steeds moeilijker in Kortrijk, zowel voor jonge gezinnen als ouderen.

'De appartementen die de laatste 10 jaar in Kortrijk gebouwd zijn, zijn prachtig, maar 'prestigeprojecten', heel dure appartementen en onbetaalbaar. Mensen gaan bij de verkoop van hun woning nooit het geld kunnen neerleggen voor zo'n appartement.'

'Woningen worden enorm duur. Een kennis verhuisde naar een appartement dat ze huurt na de verkoop van haar woning. Als ze nog 15 jaar huurt, zal het bedrag dat ze voor haar woning kreeg volledig op zijn aan huurkosten.'

'Ook jonge mensen steken zich diep in de schulden om een woning te kunnen kopen.'

'Ik hoorde laatst over een gezin met drie kinderen dat een huurwoning zoekt voor 700 euro per maand. Dat vonden ze in Marke niet.'

Nood aan het meer kwalitatiefen divers maken van het bestaande woningaanbod

Een groot aantal woningen is vandaag al beschikbaar maar vragen een grondige renovatie om kwalitatief en veilig te zijn. Deelnemers halen aan dat mensen een nieuwe woning verkiezen boven renovatie (door de hoge renovatiekosten), terwijl de heropleving van stadswoningen een positieve impact zou hebben op de leefomgeving.

Deelnemers wijzen op het gebrek aan woningen van gemiddelde grootte. Woningen zijn vaak heel groot (+300m²) of heel klein (-100m²).

Wat sociale woningen betreft, blijkt uit cijfers dat het aanbod voor grote gezinnen onvoldoende groot is.

'De wachtlijsten van sociale woningen zijn vooral kleine gezinnen, maar grote gezinnen staan vaak langer op de wachtlijst. Hierop moeten we ons aanbod dus aanpassen.'

Deelnemers kaarten leegstand en verloedering van bestaande panden en wijken aan. Het stoort hen dat delen van sociale wijken lange tijd leeg staan zoals in de Preshoekstraat in Marke. Leegstandtax wordt genoemd om dit soort praktijken tegen te gaan.

'Een gezin in mijn straat, met 7 kinderen, woont in sociale woning aan de poort. Deze was eerst afgekeurd, maar uiteindelijk toch niet. Een van de kinderen is door het plafond gezakt. Dat is absoluut niet veilig, maar er is voorlopig geen alternatief.'

'Er is een nood aan controles van de stad om huurwoningen van lage kwaliteit te vermijden.'

Ze zien prioriteit in het aanpakken en verdichten van bestaande wijken met een mix aan woningtypes, sociale huur en betaalbare koopwoningen.

'Je moet ook kijken naar de oudere wijken. Daar staan ook vaak woningen te verloederen. Men moet bekijken hoe men dat opnieuw kan aanpakken. Hoe moeten we die herverkavelen en heroriënteren? Hoe kunnen we hier sociale woningen in binnenbrengen?'

'De villa met de grote tuin beantwoordt vandaag ook niet meer aan de eisen.'

Nieuwe woonprojecten zien ze op maat en met respect voor de omgeving. Dat gebeurt vandaag volgens hen niet altijd voldoende. Nieuwe hoogbouw gaat soms sterk de strijd aan met het bestaande (bv. de appartementsgebouwen langs de broedtorens).

'Er moet rekening gehouden worden met authenticiteit en de eigenheid van de gevels in het straatbeeld. Je ziet ook verschillende authentieke broedtorens waar ze hoge appartementen langs plaatsen. Dat is voor mij niet de juiste manier van verdichten.'

Aandachtspunten energiezuinig renoveren

De regelgeving omtrent isolatiewaarden, om energiepremies te verkrijgen, evolueert snel. Investeren en ingrepen voldoen als snel niet meer. Deelnemers geven aan dat dit afschrikt om aanpassingen door te voeren.

Momenteel focust het beleid zich op individuele eigenaars om energiezuinig te renoveren. Deelnemers geloven in een meer collectieve aanpak, zeker als het gaat over hernieuwbare energiebronnen.

'Het zou beter zijn als de stad bijvoorbeeld windmolens plaatst en de stroom verdeelt over de woningen. Als je dat gegroepeerd organiseert wordt dat veel efficiënter en goedkoper.'

'Tegenwoordig wil men ook weg van het gebruik van gas op lange termijn. Warmtepompen en dergelijke zijn vandaag echter nog heel duur op kleine schaal. Ik denk dat dergelijke systemen op grotere schaal gerealiseerd moeten worden om rendabel en efficiënt te zijn. Dat is iets dat op lange termijn door de stad verwezenlijkt moet worden.'

Inzetten op buurtvoorzieningen

Nabijheid van dagelijkse voorzieningen zoals een buurtwinkel, school of crèche zijn belangrijk voor de leefbaarheid van een woonomgeving. Volgens deelnemers trekt kleinhandel en andere lokale voorzieningen (bv. apotheek, tandarts) weg uit Bissegem. Voor dagelijkse voorzieningen kijken ze uit naar Marke.

'Ik ga elke zondag te voet naar de markt in Marke, wat ik fantastisch vind. Marke is ook een heel groene gemeente. Voor dagdagelijkse boodschappen kan ik hier ook terecht, zoals de plaatselijke bakker en slager.'

'Je merkt wel dat buurtwinkels en andere plaatselijke initiatieven stilaan aan het verdwijnen zijn.'

'In Bissegem daalt het aantal handelaars ook, waardoor er maar weinig evenementen zoals (jaar)markten zijn. Handelaars trekken weg of stoppen en er komen er geen nieuwe bij.'

'Ik woon al sinds 20 jaar in Bissegem. Vroeger was er van alles, zelfs een muziekwinkel. Vandaag schieten er maar weinig winkels over, er is enkel nog een Okay winkel. Er is ook nog een apotheek.'

'De nabijheid van lokale voorzieningen is belangrijk. We worden al wat ouder en het wordt steeds moeilijker om ons te verplaatsen.'

'Er zou opnieuw een grotere diversiteit aan handelaars moeten komen.'

Evenementen en activiteiten, zoals (jaar)markten zijn aanvullend belangrijke sociale aangelegenheden die ontmoeting en sociale contacten kunnen stimuleren.

'Het is belangrijk dat er events georganiseerd worden en dat ontmoeting mogelijk gemaakt wordt en gemakkelijk wordt. De markt is een sociale aangelegenheid, waar mensen samen komen. Dat is niet alleen economisch, maar ook sociaal. Het gaat de eenzaamheid tegen.'

Inzetten op levendige buurtpleinen en parken

Deelnemers duiden op het belang van kleinschalige pleintjes en parkjes nabij de woning om de benen te strekken, huisdieren uit te laten, te ontspannen en mensen te ontmoeten.

'Er zijn bij ons heel wat pleintjes die nu niet gebruikt worden maar wel potentieel hebben. Je hebt het plein Van Vuylsteke en het pleintje aan de Tuighuisstraat. Dat is een mooi pleintje, maar niet optimaal ingericht. Er is ook weinig sociale controle, waardoor er regelmatig gedeald wordt.'

'Ik zie mezelf later wonen in een appartement met een relatief groot terras of heel kleine tuin, in de omgeving van winkels en het Astridpark. Dan heb je natuur in de omgeving zonder dat je er veel werk aan hebt.'

Sommige plekken kampen met vandalisme en veiligheidsproblemen. Deze kunnen onrechtstreeks worden aangepakt via sociaal culturele initiatieven die een ander publiek of andere activiteiten aantrekken.

'Op het pleintje in de buurt vertoefden vroeger heel wat bendes. Het lag er ook niet mooi bij. Nu hebben ze er camera's geplaatst en nu gaat het wel beter.'

'Er is nu een graffiti project geweest, in de Sint-Antoniusstraat, van David Duits. Sinds die façade bedekt is, komen er heel wat fotografen en toeristen langs. Daardoor is er veel minder criminaliteit, waar dit nu bijna weg is en vroeger bijna dagelijks politie ter plaatse moest komen.'

Deelnemers halen aan dat ze potentieel zien in het creëren van verbindingen als ontmoetingsplaatsen. Zo zijn het Neerbeekpad en het Jagerspad belangrijke ontspanningsplekken voor Bissegemenaren. Maar het drukke en snelle fietsverkeer op het Jagerspad houdt er wandelaars meer en meer weg.

'Een veilig en traag pad, zonder snelle fietsers die voorbij rijden. Ik droom nog altijd van de tijd dat ik met kinderen rustig kon zitten langs de Leie.'

Nood aan beter openbaar vervoersnetwerk

Het beleid zet momenteel vooral in op de fiets maar volgens de deelnemers is dat voor velen geen mogelijk alternatief. Een goed functionerend openbaar vervoer ontbreekt volgens deelnemers in Kortrijk en omstreken om autogebruik te verminderen.

De toegankelijkheid voor minder mobiele bewoners is eerder beperkt, er zijn te weinig bushaltes en de dienstregelingen zijn zelden afgestemd op de noden van gebruikers. Busverplaatsingen vragen beduidend meer tijd dan individuele verplaatsingen door de soms lange omwegen die de verschillende lijnen maken. Vandaag passeert elke lijn via het station. Meer gerichte en efficiënte lijnen zijn gewenst.

Deelnemers stellen flexibele systemen van kleine elektrische bussen voor die milieuvriendelijk en toegankelijk zijn. Werken met vrijwilligers om minder mobiele medebewoners te vervoeren wordt ook aangehaald als mogelijkheid.

'Het openbaar vervoer is niet optimaal geregeld, maar ook niet fysiek toegankelijk. Ik droom van een systeem met kleine elektrische bussen, die ook heel toegankelijk zijn, zoals in Bordeaux.'

'Ik zie zeker voordelen in het 'gratis' maken van openbaar vervoer, of toch heel goedkoop. Zet daar enkele vrijwilligers op en laat mensen 1 à 2 euro betalen voor een rit, zodat de benzinekosten gedekt zijn.'

'Busverbindingen zouden vooral efficiënter georganiseerd moeten worden. Vandaag vraagt het gebruik van de bus gewoon te veel tijd of zijn er te weinig verbindingen beschikbaar.'

'Er wordt te weinig aandacht geschonken aan bussen en openbaar vervoer. Tegenover andere steden zijn ze hier veel te weinig onderhouden en te weinig toegankelijk voor mensen die minder goed te been zijn.'

'Verplaatsingen van Bissegem naar Lendeledede na 20u zijn niet mogelijk met het openbaar vervoer. Een avondje uit met de bus is dus niet mogelijk.'

'Ook in de driekerkenstraat is geen bushalte. Daar is wel een rusthuis, voor de oudere mensen zijn er dus geen busvoorzieningen. Ze moeten al heel ver stappen om een halte te vinden.'

De auto heeft zijn plaats in het Kortrijk van 2040

Deelnemers stellen vast dat de auto vaak zijn plaats niet meer heeft in de stad vandaag. Voor mensen die minder mobiel zijn of kampen met gezondheidsproblemen is de auto echter vaak de beste / enige oplossing en is de fiets geen volwaardig alternatief. Ze pleiten dan ook voor beperkt maar efficiënt gebruik van de auto in de stad.

'Ik heb een bovenarm in titanium, waardoor lange afstanden met de fiets niet meer gaan voor mij. Ik heb daarom vaak de auto nodig voor mijn verplaatsingen, dus ik hoop dat deze toch ook een plaats krijgt in de stad.'

Deelnemers geloven sterk in het functioneren van randparkings goed verbonden met het stadscentrum (bv. met elektrische busjes). Er wordt wel gehamerd op een goede toegankelijkheid voor minder mobiele gebruikers en het voorzien van parkeermogelijkheden voor bewoners.

'Ik geloof in randparkings en van daaruit een vlotte verbinding naar het centrum. Op andere plaatsen gebeurt dat ook al, met kleine instapbusjes. Dat zou volgens mij vlot werken.'

'Als je jong en mobiel bent, kan dat. Stel je voor dat je 85 jaar oud bent en in een rolstoel zit. Dan is dat nog steeds niet de ideale oplossing.'

'Bewoners hebben het vaak echt moeilijk om te kunnen parkeren voor hun woning. De straten waar parkeren gratis is, worden geteisterd door mensen die hun auto overdag daar parkeren en van daaruit met de fiets verder gaan. Daarom vind ik vaak maar weinig parking in de straat waar ik woon.'

'Vroeger hadden we twee wagens en konden we perfect parkeren. Nu, met slechts één wagen, ondervinden we vaak problemen met het vinden van parking. Ik huur een garage, maar die site is verkocht en er worden appartementen gebouwd, dus zal ik mijn garage ook verliezen.'

Inzetten op veilige en kindvriendelijke straatinrichting

Huidige woonerven en zone 30 gebieden worden vandaag niet altijd gerespecteerd volgens de deelnemers. Dit is volgens hen te wijten aan de straatinrichting met brede rijvakken die niet is aangepast aan deze eis waardoor de verkeerssituatie vaak onveilig blijft voor kinderen.

'Ik vind het nog steeds niet veilig in sommige fietsstraten. Een zone 30 is niet altijd duidelijk, terwijl dat met de juiste signalisatie en drempels gemakkelijk op te lossen is. Mensen rijden er vaak 60 km/h.'

'Als de straten nu heringericht worden, zie je vaak enkel klassieke vormen van straatherinrichting. Dat is niet in overeenstemming met nieuwe vormen van mobiliteit die men wil introduceren en moet dus opnieuw bedacht worden.'

Nood aan intergemeentelijke verbondenheid

De deelnemers uit Bissegem en Marke hebben het gevoel dat de deelgemeenten vaak te weinig bevestigd en betrokken worden in de toekomstplannen van Kortrijk. Ze hopen dat de

deelgemeenten meer aandacht krijgen en ook de vruchten kunnen plukken van dit traject. Ze pleiten ervoor om Kortrijk meer stad te maken door samen na te denken over een duurzaam en sterk verbonden Kortrijk.

'We moeten het gevoel hebben dat we allemaal samen tot Kortrijk horen. We moeten allemaal samen beslissen welke richting we willen opgaan met Kortrijk.'

'Bij 'verbondenheid' heb ik vaak het gevoel dat men enkel naar Kortrijk kijkt en de deelgemeenten enkel betreft wanneer ze nodig zijn. Dat is waarschijnlijk niet zo bedoeld, maar dat komt wel zo over. In het kader van participatie moet je iedereen betrekken, nu is alles onderbevraagd. We hebben nu niet het idee dat we deel uitmaken van de stad Kortrijk.'

'Wat bij veel mensen leeft is dat er vaak enkel input is voor Kortrijk zelf, maar dat de deelgemeentes vaak uitgesloten worden. Dat vinden ze jammer.'

'Ik vind het belangrijk dat de deelgemeenten mee betrokken worden. Vandaag wordt er volop ingezet op de stad Kortrijk, maar worden de deelgemeenten maar weinig betrokken. Er zou ook meer aandacht naar de deelgemeenten mogen gaan. Zowel qua feestelijkheden als op andere gebieden.'

Inzetten op interculturele verbondenheid

Er wordt ook gewezen op de nodige inspanningen om bewoners met verschillende culturele achtergronden die het Nederlands niet altijd machtig zijn, te betrekken in dit traject.

Plekken met specifieke uitdagingen op vlak van verbonden stad

Nood aan een meer leefbaar Bissegem

Bissegem wordt door de deelnemers beschreven als een doorgangsgemeente. Mensen verblijven hier vaak maar tijdelijk, in hun zoektocht naar iets beters. Volgens deelnemers 'leeft' Bissegem niet in vergelijking met Marke. Deelnemers hebben de indruk dat kleinhandel wegtrekt en het doorgaand verkeer steeds drukker wordt. In deze drukte wordt de Leie ervaren als een rustige en groene haven.

'Mensen uit de omgeving komen slechts tijdelijk in Bissegem wonen om dan weer weg te trekken. Die trend is er nog altijd.'

'Bissegem is een doorgangsgemeente. De Meensesteenweg is een ramp. In de toekomst zie ik dit alleen verergeren, waardoor er niet meer te leven valt op de steenweg.'

'Bissegem is een doorgangsgemeente. Het is er enorm druk! Daar wil ik niet oud worden.'

In deze context is de knip in de Driekerkenstraat een heikel punt. De deelnemers vinden dat Bissegemenaars onvoldoende zijn betrokken in deze beslissing en dat hun bezorgdheden onvoldoende gehoord worden.

'Aan het kruispunt Meensesteenweg Driekerkenstraat heerst een enorme drukte. Er kunnen ook maar een beperkt aantal wagens passeren bij groen licht. Ik stel een rond punt voor in plaats van een groene doorsteek, om het verkeer er vlotter te laten verlopen.'

'Ik ken een marktkraamster uit Kortrijk. Door de knip moet ze langs de ring met haar camion, maar daar moet ze taxen betalen. Dat is een grote kost voor handelaars, omdat ze niet meer eenvoudig vanuit Marke naar Bissegem kunnen komen.'

'ijn schoonzus woont in Kortrijk en gaat naar de apotheek in Bissegem. Door de knip zal dat niet meer mogelijk zijn. Het is misschien maar één klant, maar misschien zijn er anderen ook. Zo verliezen handelaars nog meer klanten.'

'Men stelt wel dat de knip ervoor zal zorgen dat er meer handelaars komen, maar daar twijfel ik over. Nu heb je klanten die vanuit de omgeving naar Bissegem komen, maar dan zal dat niet meer het geval zijn. Mensen die naar de bakker gaan in Marke, gaan dat na de knip niet meer doen.'

Beschermen van de groen karakter van Marke

Deelnemers halen het groene karakter van Marke aan als grote troef om te koesteren.

'We moeten nadenken over de integratie van ecoducten en groene verbindingen ter hoogte van de treinsporen. Zeker in Marke is dat belangrijk. Het groene bepaalt het karakter van Marke.'

VERSLAG

VISIEWORKSHOPS ONDERNEMENDE STAD

Barbara Roosen (Uhasselt)

BESCHRIJVING

De komende twee jaar maakt Kortrijk concrete plannen voor de toekomst op vlak van ruimte, mobiliteit en wonen. Onder de noemer 'Kortrijk Overmorgen' nodigen we Kortrijkzanen uit om dit proces op te volgen en er actief aan deel te nemen. Dit participatietraject bouwt we verder op drie kernkwaliteiten uit het ruimtepact om Kortrijk te versterken als verbonden, ondernemende en groenblauwe stad.

Kortrijk is een stad van van ondernemers, kennis en innovatie. We hebben een bloeiende industrie, een hoge tewerkstellingsgraad en een hoogstaand onderwijsaanbod. Bedrijvigheid, onderwijs, werk- en leerplekken, kunst en cultuur vinden we overal in de stad terug. Ze behoren tot het DNA van Kortrijk.

De verwevenheid en nabijheid van functies maakt van onze stad een levend atelier, een plek waar ideeën en mensen elkaar ontmoeten, een plek voor creatie en productie, voor leren en werken. Leer- en werkplekken horen thuis in het hart van elk stadsdeel. Dat willen we bevestigen en versterken.

DOELSTELLING

De visieworkshops hadden een dubbele doelstelling:

- Het verkennen van inzichten van burgers over de 3 kwaliteiten (groenblauwe stad, ondernemende stad, verbonden stad). Leren hoe burgers de stad in de toekomst zien veranderen en hoe Kortrijk er voor hen moet uitzien in 2040.
- Burgers informeren over de ambities van de stad met betrekking tot de 3 kwaliteiten en kaderen aan de hand van lopende projecten hoe Kortrijk vandaag al werkt rond de 3 kwaliteiten.

AANPAK

Op 23 juni organiseerden we 2 sessies op de site Kortrijk Weide rond het thema Kortrijk Overmorgen als ondernemende stad. Elke sessie was opgebouwd uit 2 delen:

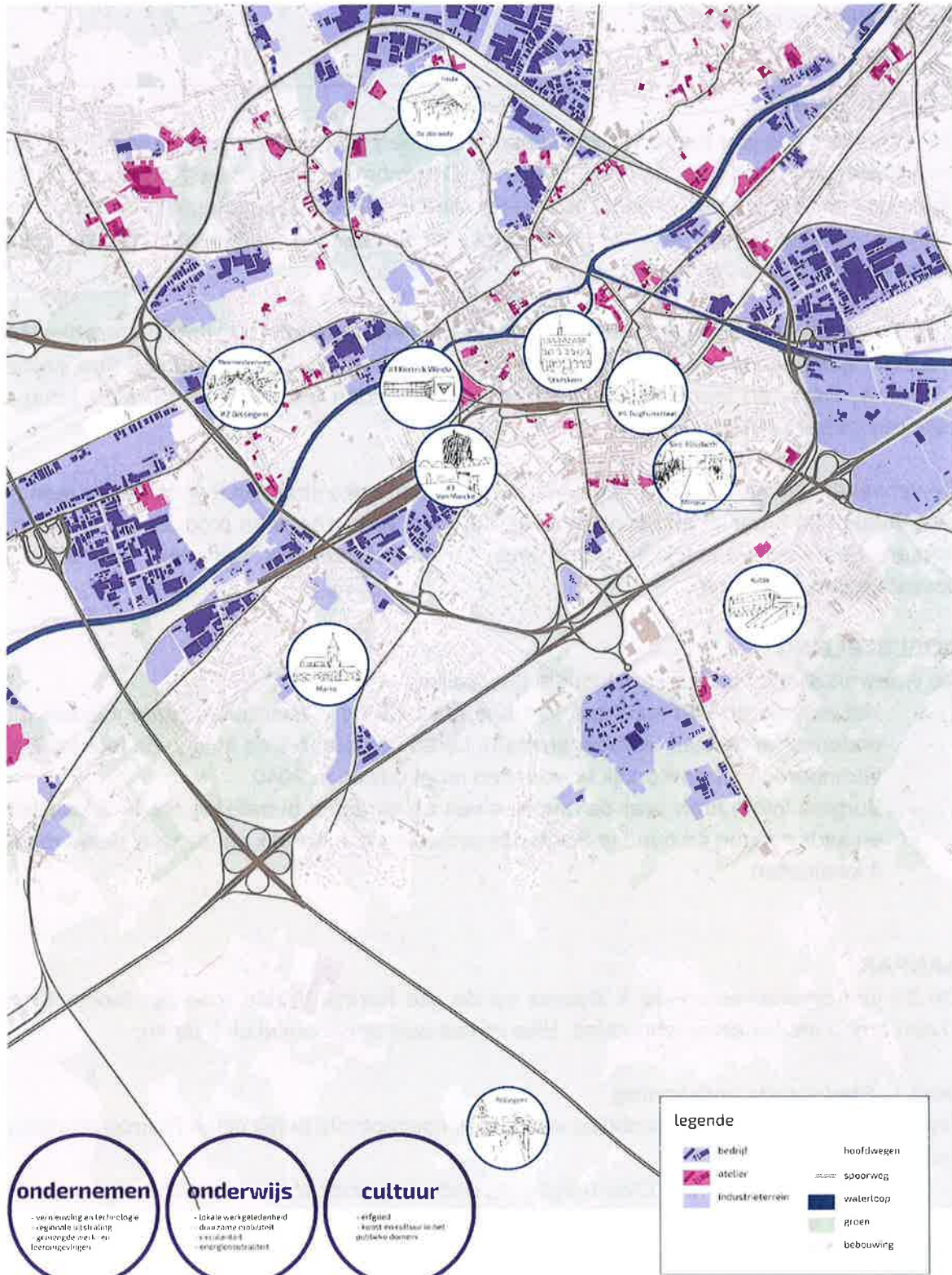
Deel 1: Stadsbrede verkenning

We stelden de belangrijkste ambities voor uit de conceptnota beleidsplan Ruimte en vroegen deelnemers:

- Wat betekent Kortrijk Overmorgen als ondernemende stad voor jullie?
- Waar situeren zich voorbeelden, kiemen en werkpunten in Kortrijk als ondernemende stad?

DE ONDERNEMENDE STAD

**KORTRIJK
OVERMORGEN**



Deel 2: Verkenning 4 stadsplekken

We stelden de ambities voor die stad Kortrijk heeft op 4 strategische gekozen plekken en stelden deelnemers de vraag:

- Wat zijn op deze plekken de grootste uitdagingen en prioriteiten volgens jullie als ondernemende stad?
- Hoe kunnen die best in de toekomst worden aangepakt? Hierbij werd verwezen naar de mogelijkheden op de vragenfiches.



Deze structuur vormde de basis voor een gesprek tussen bewoners, de ontwerpteams en projectleiders stad Kortrijk.

VERSLAG

Wat is nodig om Kortrijk te versterken als ondernemende stad?

Inzetten op innovatief en creatief imago

Een ondernemende stad zet in op een innovatief en duurzaam imago door op zoek te gaan naar en zich te profileren ten opzichte van toekomstige trends. Hierin speelt digitalisering en een heldere communicatie naar de buitenwereld toe volgens deelnemers een belangrijke rol.

'Netwerkeconomie als sleutel voor de toekomst van Kortrijk'

'Ik denk dat Kortrijk altijd wel goed op trends ingespeeld heeft. In het begin van de lockdown heeft Kortrijk sessies gedaan over hoe mensen dingen kunnen bestellen via webshops van lokale winkels. Ik denk dat ze zo wel inspelen op nieuwe en relevante trends.'

'De stad heeft ons wel geholpen bij het digitaliseren. De handelaar was niet altijd mee met dit soort zaken, doordat hij handelaar moest zijn. De gemeente hield sessies rond digitalisering, om ons vooruit te helpen.'

Inzetten op de beleving van gemengde werk- en leeromgeving

Volgens de deelnemers wordt de beleving van de werkomgeving steeds belangrijker. Die wordt bepaald door de aanwezigheid van handelaars, onderwijs, kunstenaars, horecazaken, enz. die elk een schakeltje zijn de stad en economie draaiende houden. Ondernemers, studenten en werknemers hebben nood aan een bloeiende omgeving, met een variabele mix

aan functies met veel groen, om tijdens pauzes te verblijven of een luchtje te scheppen. De sociale controle die eruit voortvloeit is een pluspunt.

'Veel jonge mensen beleven hun werk anders, gaan tijdens hun pauzes een wandeling maken en dergelijke. Je moet dan ook als stad de ruimte kunnen bieden die hier een antwoord op geeft. Divers werken wordt ook heel belangrijk, dat je niet steeds in een vast kantoor of vaste fabriek werkt, maar dat je kan werken op verscheidene locaties. Het afgelijnde moet wat wegvallen.'

'We moeten nadenken over de beleving. Als we vooruitgang willen maken voor 2040, als je mensen vraagt wat ze in hun omgeving willen, gaan ze onmiddellijk kiezen voor groen. Dat mag je niet onderschatten. De levenskwaliteit buiten het werken wordt ook belangrijk.'

'Om cliënteel te creëren alleen is het belangrijk om verschillende vormen van ondernemen te integreren in de stad. Er zijn ook andere instellingen in de stad, zoals het ziekenhuis. Tijdens hun middagpauze willen ze hun werkomgeving ook beleven op een aangename manier.'

'We hebben elkaar nodig! Horeca-uitbaters, kunstenaars, onderwijs... maken allemaal deel uit van de ketting die onze maatschappij draaiende houden!' 'Volk trekt volk aan'.

'Iedereen leeft met iedereen en iedereen is op elkaar afgesteld. De ruimte moet ook zo geconcentreerd worden. Kunnen we ruimte niet multifunctioneel inzetten?'

'Hier op deze site (Kortrijkweide), aan de campussen, heb je nu ook een mix van functies en wordt er ingezet op bedrijvigheid in de omgeving van het station. Studenten hebben hier ook wat voorzieningen, sporten, zwemmen, studeren en ontspanning langs de Leie, dat lijkt me goed te werken. Ik stel me wel vragen bij de studentenkamers aan de Leie, al zal er wel kwalitatief gewoond kunnen worden.'

'Het is belangrijk voor studenten werkgelegenheid in de omgeving te creëren. We moeten de jeugd stimuleren en helpen hun toekomst hier uit te bouwen.'

'Personeel uit Kortrijk is nu al gemakkelijker te vinden, maar vroeger was dat veel moeilijker omdat bedrijven elders beter verlonen. Nu verkiezen mensen vaker niet te moeten pendelen. Deze shift is uiterst belangrijk!'

Ruimte creëren voor (groeïende) ondernemingen

Deelnemers duiden op de nood aan 'flexibele' ruimtes voor ondernemen in de stad die schaa sprongen van ondernemingen kunnen opvangen en stelselmatige groei mogelijk maken.

'Bedrijvigheid is belangrijk, maar de gelijkmatige groei van bedrijven ook. De beschikbare ruimtes vandaag, laten door hun vaak grote oppervlakte het stelselmatig groeien niet altijd toe!'

Dit is vooral niet evident in de stadskern en deelnemers denken na hoe een divers aanbod aan ondernemingsruimte in het centrum gewaarborgd kan worden. Er worden ook enkele concrete voorstellen gedaan zoals een overdekte fresh food market.

'Ambachten in de stadskern zijn moeilijk. Dan zou je bij elke groeipoging moeten verhuizen. Ook het transport is niet gemakkelijk. De verkoop van producten zie ik zeker werken in de stad, maar ambachten zijn moeilijk in een centrum, door de beperking aan groeimogelijkheden en de logistieke problemen.'

'Er moet een evenwicht zijn binnen bedrijvigheid. Ik kan me inbeelden dat er ook productie van goederen mogelijk is zonder de omgeving te storen. Het lijkt me dat er zeker locaties zijn waar net iets grotere vormen van bedrijvigheid mogelijk zijn, maar dat past niet overal.'

'Jammer genoeg is er binnen het centrum geen plaats meer voor ambachten, die moeten kunnen groeien op termijn. Nieuwe ambachten in de stad zou de sociale controle en beleving anders wel ten goede komen.'

In het verleden verhuisden heel wat organisaties en ondernemingen van de binnenstad naar de stadsrand, door de nood aan grotere ruimtes en betere bereikbaarheid. Maar door verdere digitalisering worden fysieke verplaatsingen steeds minder nodig en passen onder andere kantoorfuncties weer beter in het stadscentrum.

'Er zijn heel wat advocatenkantoren in Hoog Kortrijk en dat vind ik een beetje jammer. Dat zijn niet vervuulende zaken en de impact van mobiliteit is meestal beperkt, door de digitalisering.'

'Het bureel van de CM heeft zich ook verplaatst naar een ruimte buiten de stad om omwille van de bereikbaarheid. Door de digitalisering moeten mensen veel minder langskomen en zou het weer kunnen verplaatsen naar de binnenstad.'

'Naar mijn gevoel kunnen alle functies met betrekking tot denkwerk en IT zich vestigen in de binnenstad.'

'Er zal een mentaliteitsswitch moeten plaatsvinden. Dat wordt nu ingeleid door nieuwe vooruitgangen, zoals elektrische fietsen en de digitalisering.'

'De digitalisering speelt daar een belangrijke rol in. Vroeger moest men met de wagen komen, boekhouders en advocaten, om hun dossiers te kunnen meedragen. Dat was op papier, maar nu staat alles op computers en laptops.'

Deze beweging naar het centrum en de stad mogelijk maken vraagt om een slimme invulling en grondige aanpak van bestaande gebouwen en sites.

'We kunnen ook inzetten op bestaande en oudere sites. Deze nieuw leven inblazen kan een positieve invloed hebben op de stedelijke ontwikkeling.'

'In eerste instantie moeten er voldoende sites zijn, zoals de Van Marcke site, die zich lenen tot hun activiteiten. Je moet ondernemers wijzen op de mogelijke verbinding met zulke sites. Vandaag kan je als architect / advocaat echt een statement maken door je te vestigen in zeer atypische gebouwen. Een voorbeeld is het casinogebouw, Theoria.'

'Er zou een systeem moeten komen om de verouderde binnenstad aan te pakken. De winkels die er actief zijn, zijn niet meer van deze tijd.'

'Ik denk dat er ook veel bedrijven zijn die geleerd hebben uit corona. Burelen gaan veel kleiner worden, er gaat meer gedeeld worden in kantoorruimtes.'

Deelnemers wijzen erop dat regelgeving het creëren van ondernemingsruimte bemoeilijkt in de stad.

'Ik denk dat regelgeving ook een belangrijke factor vormt. Vele bedrijven zitten buiten de stad omdat ze hun activiteit niet meer mogen uitvoeren in de binnenstad.'

'We zaten in de situatie waarin een garage op de Van Marcke site wou uitbreiden, maar er was geen pand. Hij heeft bijna een jaar moeten zoeken om een pand te vinden waarvoor het toegelaten was zijn activiteit er uit te oefenen. Specifieke ondernemers moeten zich vaak vestigen op specifieke locaties, daar zit maar heel weinig flexibiliteit op.'

'De stad kan daar zelf niet veel aan doen. Dat zijn regels op Vlaams niveau, van de VLAREM, dat wijzig je niet zo maar.'

Een duurzaam mobiliteitsplan voor fiets, voetganger en auto

Volgens deelnemers heeft Kortrijk een sterk en duurzaam mobiliteitsplan nodig op maat van de stad zonder blindelings modellen van elder over te nemen. Ze pleiten dat het plan zowel plaats biedt voor de fiets als voor de auto. De fiets is een belangrijk onderdeel van de mobiliteit in Kortrijk maar het belang van de auto voor minder mobiele inwoners van Kortrijk mag niet worden vergeten. Voor hen bestaan op dit moment geen goede alternatieven.

'De auto is niet de boeman. Nu wordt die zo opgevat, maar niet iedereen heeft de mogelijkheid om met de fiets te rijden. Mensen zijn soms minder mobiel met de fiets en hebben de auto nodig om zich te verplaatsen.'

Een toekomstvisie voor 2040 speelt in op nieuwe technologieën. Zelfrijdende auto's zullen dan misschien eigen zijn aan het straatbeeld en verschillende vormen van deelmobiliteit geïntegreerd in de stad.

'Ik geloof wel sterk in de zelfrijdende auto's, die zullen er sowieso komen. Nu focussen we ons op de fiets, in Gent mag je zelfs niet binnen met sommige auto's, maar dat zal met die zelfrijdende auto's geen probleem meer zijn. We moeten rekening houden met de technologie van 2040.'

'De deeleconomie staat vandaag nog in z'n kinderschoenen, maar zal in de toekomst een belangrijk gegeven vormen. Veel mensen staan er niet bij stil hoeveel een auto kost, een deelauto zou veel goedkoper zijn. We moeten allemaal meer nadenken over onze verplaatsingen en de middelen die we hiervoor gebruiken. In grotere steden bestaat het systeem van deelauto's al en ik ben er zeker van dat dat op termijn ook bij ons zich zal ontplooiën.'

'We moeten rekening houden met de technologie van 2040. Hebben we fietsstraten dan nog nodig? Gaan we auto's toe-eigenen? Gaan we leasen?'

Deelnemers pleiten voor goede fietsverbindingen en voorzieningen. Niet alleen fietspaden uitgedacht in functie van het gebruiksgemak maar ook hubs met fietsvoorzieningen stimuleren het fietsgebruik.

'Je moet dan wel zorgen dat er comfortabele fietsroutes zijn, de faciliteiten moeten er zijn. Niet alleen voor het fietsen zelf, maar ook bij de aankomst, eventueel met douches.'

Deelnemers zijn voorstander van een grotere splitsing van auto- en fietsverkeer. Ze halen Deinze aan als voorbeeld uit de omgeving.

'Deinze is een mooi voorbeeld wat fietsers betreft. Ze zetten in op het scheiden van fietsen en wagens. Daar hebben ze een groot netwerk geplaatst, rondom rond, waar je niet meer kan met de auto. Ook op de rijbaan zijn nu geen fietsers meer. Het resultaat is dat mensen nu vaker kiezen voor elektrische fietsen en dat er veel minder wagens zijn.'

'Er komen steeds meer wagens, dus ik snap dat je ze probeert te mijden. Ik vind het heel logisch om alles in het centrum te scheiden, straten voorzien voor fietsen en voor auto's apart.'

Het systeem van parkings aan de rand werkt mits betere bereikbaarheid en connectie met het centrum. Men oppert voor een meer gastvrije en klantvriendelijke attitude van de stad.

'De stad deed al zijn best door het voorzien van parkings aan de rand van Kortrijk, wat heel goed is. Ik denk toch dat er nog wat tekortkomingen zijn bij die parkings, hoe men er kan geraken en van daaruit de stad kan beleven. Daar moet men beter over nadenken.'

'De liefde voor de klant, de gastvrijheid, ontbreekt al eens in Kortrijk!'

Inzetten op wayfinding

Kortrijk is niet altijd even overzichtelijk en leesbaar voor bezoekers en heeft nood aan duidelijke signalisatie en aanduiding van functionele belevingstrajecten (eventueel digitaal).

'Kortrijk heeft daar een groot nadeel in. Studenten ervaren dat ook. Alles is versnipperd, het studentenleven, de campussen, onze cultuur... Dat maakt het moeilijk om alles te vinden. We hebben nood aan richtingaanwijzers om alles te vinden in de stad, zeker voor mensen die niet van hier zijn, zoals het grootste deel van de studenten.'

'De beleving van de stad is ook belangrijk. Je kan hier bv kiezen om te winkelen, maar ook het culturele en dat moet aangeduid worden. Dat kan ook digitaal, we kunnen daar op verschillende vlakken op inspelen. Mensen moeten hun weg vinden naar de verschillende functies.'

Belang van de jeugd in participatieprocessen

De duurzame toekomstvisie die we vandaag uitdenken vormt de toekomst voor de jeugd. Het is volgende de deelnemers belangrijk (vooral) de jeugd te betrekken bij dit soort processen, stellen deelnemers. Het traject Kortrijk Overmorgen moet mikken op 25 - 40-jarigen voor verdere sessies, zonder hierbij het belang van de ervaren ondernemers en oudere bevolking uit het oog te verliezen.

Plekken met specifieke uitdagingen op vlak van verbonden stad

De Van Marcke site als gemengde stadsplek

De Van Marcke-site wordt genoemd als een belangrijke toekomstige plek voor zowel ondernemingen als andere stedelijke functies die de levendigheid van de stad kan verhogen.

Doorgangsgemeente Bissegem

Bissegem wordt door de deelnemers ervaren als de minst aangename deelgemeente van Kortrijk. Bissegem is een doorgangsgemeente met druk autoverkeer en beperkte (veilige) fietsvoorzieningen. De perceptie is zeer negatief.

'Ik kijk rond om een huis te kopen in Kortrijk, maar Bissegem is het gedeelte dat me minder aanspreekt, door de drukte en dergelijke.'

'Het blijft een autostrade doorheen de stad, die druk is, met veel verkeer. Men gelooft ook niet dat er geen auto's gaan bijkomen in de stad wanneer men de twee woontorens gaan plaatsen. Die studie werd veel te sterk verdedigd. Het gaat er niet op verbeteren in de toekomst.'

Ook voor ondernemingen wordt Bissegem niet optimaal bevonden door het gebrek aan visibiliteit. Vooral groothandel gedijt.

'Ik denk dat ze heel veel visibiliteit missen, niet altijd even zichtbaar zijn.'

Maar de historische mix van wonen en werken in Bissegem biedt potentieel voor lokale werkgelegenheid.

'De nabijheid van heel veel woongelegenheden bij de bedrijven is wel een voordeel. We moeten stimuleren dat mensen dichterbij hun werkplaats gaan wonen, dat vermindert ook de verplaatsingen die we moeten maken. We willen allemaal dat de planeet leefbaar blijft.'

De voormalige brandweer en rijkswachtkazerne als nieuwe stedelijke ondernemingsplek

De voormalige brandweerkazerne is een karaktervolle site voor sociaal ondernemingschap. Door de oude rijkswachtkazerne erbij te betrekken biedt het een mooie kans voor ondernemerschap in Kortrijk.

BELEIDSPLAN RUIMTE KORTRIJK KORTRIJK OVERMORGEN

CONCEPTNOTA VERSIE 14 JUNI 2021

Inhoud

| | |
|---|----|
| Beleidsplan Ruimte Kortrijk | 1 |
| Kortrijk Overmorgen | 1 |
| Conceptnota versie 14 juni 2021 | 1 |
| 1 De stad die we zijn – Kortrijk vandaag | 4 |
| 1.1 Ruimtelijk structuurplan Kortrijk | 5 |
| 1.2 Kortrijk 2025 en het Ruimtepact | 6 |
| 1.3 Kortrijk in de regio - Contrei | 8 |
| 1.4 Kortrijk in evolutie | 10 |
| 1.5 Kortrijk 2040 en het Beleidsplan Ruimte Kortrijk | 12 |
| 2 De stad die we willen zijn - Kortrijk Overmorgen | 14 |
| 2.1 Een verbonden stad | 15 |
| 2.2 Een groenblauwe stad | 24 |
| 2.3 Een ondernemende stad | 31 |
| 3 De stad in de steigers – Kortrijk klaar voor Overmorgen | 38 |
| 3.1 De open ruimte van Kortrijk | 39 |
| 3.2 De bebouwde ruimte van Kortrijk | 40 |
| 3.3 De publieke ruimte en de mobiliteit in Kortrijk | 41 |
| 3.4 De strategische locaties van Kortrijk | 42 |
| 4 Kortrijk Overmorgen maken | 50 |

KORTRIJK OVERMORGEN

Over deze conceptnota

Het Beleidsplan Ruimte laat zien hoe Kortrijk er in 2040 moet uitzien en hoe we onze ambities kunnen omzetten in veranderingen op het terrein.

Hoe de stad er gaat uitzien, bepalen we sterk door hoe we ons in de toekomst verplaatsen. Ook hoe we willen wonen en de woningen die we hebben en bouwen zijn bepalend.

Daarom heeft de stad Kortrijk ervoor gekozen om gelijktijdig met het Beleidsplan Ruimte het mobiliteitsplan te herwerken en om een visie uit te werken over wonen in Kortrijk. Waar willen we wonen? Welke woningen hebben we overmorgen nodig en hoe houden we onze woonbuurten leefbaar?

Het Beleidsplan Ruimte overkoepelt alles en zet dit om naar een ruimtelijk actieprogramma. Deze plannen kunnen alleen realiteit worden als elke Kortrijkzaan zich erin herkent. Een intensief participatieproces onderbouwt daarom de drie inhoudelijke plannen.

De conceptnota is de eerste stap naar een gedragen Beleidsplan Ruimte Kortrijk.

Leeswijzer

De conceptnota bestaat uit vier delen.

Het eerste deel beschrijft wat voor stad we zijn, hoe we ons vandaag organiseren en welk ruimtelijk beleid we voeren.

Het tweede deel vertelt *welke* stad Kortrijk in de toekomst wil zijn en kan worden. We vertrekken daarbij van de drie kwaliteiten van de stad: Kortrijk als verbonden, groenblauwe en ondernemende stad. Dit deel bevat de visie en ambities voor Kortrijk, haar buurten en de open ruimte.

Het derde deel toont aan *hoe* we die *gewenste* stad kunnen worden. Het beschrijft hoe we samen onze ambities kunnen omzetten in projecten en andere concrete acties.

In het vierde en laatste deel laten we zien hoe de conceptnota evolueert naar een gedragen en uitdagend beleidsplan.

1 DE STAD DIE WE ZIJN – KORTRIJK VANDAAG

Voor we bepalen welke stad we overmorgen willen zijn, moeten we begrijpen welke stad we vandaag zijn. Wat maakt Kortrijk Kortrijk? Welke stappen bepaalden de stadsvernieuwing van de laatste 20-25 jaar?

De Leiewerken zijn waarschijnlijk het meest sprekende recente voorbeeld, maar de projecten die de stad maakten tot wat ze vandaag is, zijn niet te tellen. Het grotere kader waarbinnen dat gebeurde, is het ruimtelijk structuurplan van de stad.

Met het participatietraject 'Kortrijk 2025' begon de stad samen met haar inwoners aan een nieuw toekomstverhaal. Dat leidde tot het Ruimtepact over de stad die we kunnen willen. Daarin staat helder wat Kortrijk Kortrijk maakt en dat is de basis voor dit beleidsplan ruimte.

In dezelfde periode kwam de regiovisie Contrei tot stand. Dat is nodig omdat uitdagingen op vlak van grote thema's zoals klimaat en mobiliteit niet stoppen aan de stadsgrens. Ook dat plan voedt het beleidsplan ruimte.

Van die basis en tegen de achtergrond van klimaatverandering, veranderende bevolking en een samenleving in volle evolutie, schrijven we het nieuwe beleidsplan ruimte voor de stad.

1.1 RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN KORTRIJK

Ruimtelijk structuurplan stuurt stadsvernieuwing

Het ruimtelijk structuurplan Kortrijk is ondertussen bijna vijftien jaar oud. Sinds 2007 is het de leidraad voor alle grote of strategische veranderingen in de stad zoals de vernieuwing van Overleie, de ontwikkeling van nieuwe stadsdelen zoals Kortrijk Weide en voor nieuwe bedrijventerreinen.

Het Beleidsplan Ruimte is de opvolger van dat structuurplan en vervangt het volledig.

Goede elementen overnemen van het structuurplan naar het beleidsplan

Veel keuzes die we als stad in het structuurplan maakten, zijn nog altijd de juiste. Die nemen we over in het Beleidsplan Ruimte.

Denk bijvoorbeeld aan het schrappen van de woonuitbreidingsgebieden op de Lange Munte of de opwaardering van de kanaalomgeving. Deze acties waren al voorzien in het structuurplan en nemen we over waarbij we tegelijk beslissen op welke punten we de lat nog hoger willen leggen.

Lessen trekken en nieuwe inzichten integreren

Andere keuzes uit het structuurplan zouden we, met wat we vandaag weten, op een andere manier aanpakken.

Een voorbeeld is de beslissing om geen nieuwe autoverbinding te maken tussen de ring en de binnenstad (N328). Dat was voorzien in het structuurplan. In de plaats daarvan kiezen we nu voor een nieuw park, een fietssnelweg en een grote uitbreiding voor het sportpark Wembley.

Een ander voorbeeld is de keuze van de stad om geen nieuwe bedrijventerreinen meer aan te snijden buiten de stad, maar om volop voor reconversie en duurzaam gebruik van ruimte te gaan zoals op de Van Marcke-site.

1.2 KORTRIJK 2025 EN HET RUIMTEPACT

Publieke ruimte als bron van stadsvernieuwing

De Leiewerken, de K in Kortrijk en talloze andere stadsprojecten veranderden het gezicht van Kortrijk. De vernieuwing van de publieke ruimte zette Kortrijk terug op de kaart, in de regio en ver daarbuiten.

Steeds meer mensen investeerden in de stad. De stad groeide daardoor sterk en heel veel verouderde bebouwing maakte plaats voor kwalitatieve woonprojecten.

Die veranderingen maakten het mogelijk om naast groei op zich sterker in te zetten op kwaliteit, om via die weg meer stad te zijn én een betere stad te worden.

Meer stad zijn én open ruimte behouden

Het antwoord op die verandering vond de stad met Kortrijk 2025. In dat project zocht de stad samen met heel veel burgers naar een ander model om de stad te blijven vernieuwen. Drie kwaliteiten van Kortrijk werden benoemd en uitgewerkt: Kortrijk als verbonden, groenblauwe en ondernemende stad.

In gebieden die we de 'stadsmagneten' noemen, is de band tussen die drie kwaliteiten het meest uitgesproken. Daar zien we de grootste kansen om de nieuwe stad te bouwen. Voorbeelden van stadsmagneten zijn de Leie en de Leieboorden, de noord-zuidas tussen de Grote Markt en Hoog Kortrijk en de westelijke campus met Kortrijk Weide, Campus Centrum en de Van Marcke-site.

De aanpak verschoof van 'een betere stad worden door meer inwoners te hebben' naar 'een betere stad zijn en van daaruit meer inwoners aan te trekken'.

De stad verankerde de keuzes in haar Ruimtepact in 2018. Het is vanaf dan samen met het structuurplan een routeplan voor het bouwen van die betere stad. Het Ruimtepact is daarmee het fundament voor het Beleidsplan Ruimte.

Van Ruimtepact naar uitvoering

Het Ruimtepact in de praktijk brengen is de volgende stap. Daarom nam het bestuursakkoord van de stad het integraal over. Veel van de stadsprojecten die nu in uitvoering gaan, zijn daarom voorbeelden van hoe het Ruimtepact de stad verandert.

Zo komt er een ecologisch stadspark bij de Kulak- campus op Vlasakker, leggen we 16 autoluwe fietsroutes aan, maken gronden waar woonontwikkelingen mogelijk zijn nu plaats voor natuur en recreatie en benut de stad maximaal de reconversiekansen op sites zoals Van Marcke of Loofstraat.

Het Beleidsplan Ruimte vertrekt van het Ruimtepact, maar is tegelijk meer dan dat. Thema's die onderbelicht bleven in Kortrijk 2025 vullen het Ruimtepact aan.

Omdat we de stad bouwen voor de mensen die er wonen, ondernemen en verblijven gaan we in op meer thema's dan de 'klassiekers' zoals de inrichting van de publieke ruimte en het maken

van ruimte voor ondernemers. We bekijken daarom ook hoe we met cultuur, evenementen en sport meer stad kunnen worden en onze positie in de regio kunnen versterken.

De acties die nodig zijn om de stad van de toekomst te worden, benoemen we en leggen we eveneens vast in het Beleidsplan Ruimte Kortrijk.

1.3 KORTRIJK IN DE REGIO - CONTREI

Ruimtelijke visie voor Zuid-West-Vlaanderen

De regio – Zuid-West-Vlaanderen – werkte eveneens een ruimtelijke visie uit voor het gebied tussen Leie en Schelde. Leiedal maakte de regiovisie ‘Contrei’ op om de grotere ruimtelijke uitdagingen grensoverschrijdend aan te pakken.

De regiovisie heeft de steun van alle dertien steden en gemeenten in de regio. Ze moet een referentiekader zijn voor zowel regionale als lokale acties. De regiovisie werkt door in het beleidsplan ruimte van elke stad of gemeente. Dat is ook zo voor het Beleidsplan Ruimte Kortrijk.

DNA van de regio

De regiovisie vertrekt vanuit het DNA van de regio: Zuid-West-Vlaanderen is dichtbevolkt en gegroeid langs water, spoor en snelweg. In de bebouwde delen zijn wonen, werken en voorzieningen heel sterk met elkaar verweven. Infrastructuren en groene ruimtes maken alles doordringbaar. Het geheel is een sterke stedelijke band met nog uitgesproken open gebieden. De regio is een ‘horizontale metropool’: een stad gebaseerd op nabijheid en verspreide voorzieningen eerder dan op dichtheid en centraliteit.

Vijf ambities voor de regio

Contrei formuleert vijf ambities die richtinggevend zijn voor de ruimtelijke beleidsplannen:

- een klimaatneutrale regio met focus op een veerkrachtig blauwgroen netwerk en een duurzaam energiesysteem
- een ruimteneutrale regio met focus op de vermindering van het ruimtebeslag en de verhoging van het ruimtelijk rendement
- een bereikbare en nabije regio met focus op een ruimtelijke ontwikkeling en inrichting vanuit openbaar vervoer en fiets
- een leefbare regio met focus op gezondheid en biodiverse leefomgeving en een levendige kwalitatieve publieke ruimte met ruimte voor kwalitatief wonen en dynamisch ondernemen
- een onbegrensde regio met focus op grensoverschrijdende aanpak van de regionale uitdagingen en regionale plannen en beheer van regionale structuren.

Bepaalde ambities zet Leiedal nu samen met de steden en gemeenten om in strategieën waaronder de regionale energie- en klimaatstrategie.

De stad in de regio

Kortrijk is de centrumstad in de regio en heeft daardoor een specifieke rol.

Kortrijk heeft veel bovenlokale functies in zorg, onderwijs, cultuur en tewerkstelling. De regionale structuren Leie, het kanaal Bossuit-Kortrijk, de spoorwegen, de snelwegen en de openruimtestructuren doorkruisen de stad.

De ruimtelijke uitdagingen zoals duurzame bereikbaarheid, hernieuwbare energie, klimaat, biodiversiteit zijn regionaal en moet de stad dus samen met de andere delen van de regio aanpakken.

Kortrijk zette het thema van de bouwshift via Kortrijk 2025 – toen nog als ‘betonstop’ – op de regionale agenda. Met K in Kortrijk toonde de stad dat het mogelijk is om handel een nieuwe toekomst te geven in de binnensteden. De Leiewerken in Kortrijk inspireerden de andere steden en gemeenten langs de Leie om het water te herontdekken en de publieke ruimtes op te waarderen.

Met het Beleidsplan Ruimte wil Kortrijk dat engagement blijven opnemen om zo het gezicht en de trekker voor ruimtelijke verandering te zijn in de hele regio.

1.4 KORTRIJK IN EVOLUTIE

De stad en de regio veranderen ook omdat de wereld verandert. De klimaatverandering versnelt en is voelbaar, de inwoners worden gemiddeld ouder, de diversiteit neemt toe, inspraak wordt steeds belangrijker en wat mensen van hun omgeving verwachten verandert.

Dat zijn stuk voor stuk uitdagingen op een hoger niveau dan Kortrijk en de regio waarbij het beleidsplan ruimte een deel van het antwoord moet geven.

Omdat deze thema's zo belangrijk zijn voor zoveel mensen, coördineert de stad de aanpak ervan met programmaregisseurs en stedelijke programma's: Klimaat en biodiversiteit, Kortrijk kinderrijk, Samenleven en Sociale vooruitgang.

De veranderingen van het klimaat

Het klimaat verandert, niet enkel in de hele wereld maar ook lokaal, in Kortrijk. Het aantal droge dagen stijgt, de neerslagperiodes worden intenser en het aantal hittegolfdagen neemt toe. In 2017 telde Kortrijk vier hittegolfdagen, dit zullen er ongeveer vijftien worden in 2040.

De klimaatverandering dwingt ons om na te denken over een innovatief ruimtelijk beleid waarbij een weerbare omgeving centraal staat. We moeten de klimaatopwarming en de CO₂-uitstoot aanpakken.

Om dat te bereiken, moeten we inspanningen leveren op vlak van hernieuwbare energie, duurzame mobiliteit, circulair materialengebruik, ruimte voor water, natuur en bos en voor duurzame voedselproductie. Daarmee verbeteren we bovendien de luchtkwaliteit en dus onze gezondheid. Daarvoor moeten alle overheden samenwerken: de stad, de regio, Vlaanderen en Europa.

We moeten dus samen aan de slag met die moeilijke thema's. Denk daarbij aan het energiezuinig maken van onze woningen met een doorgedreven renovatiebeleid, aan het uitbreiden van bos- en natuurgebieden, aan het ontharden van straten en pleinen en aan het recupereren en infiltreren van water.

Het realiseren van de bouwshift is binnen het ruimtelijk beleid één van de centrale uitdagingen. We moeten zuiniger zijn met open ruimte, die open ruimte duurzamer inrichten en kwalitatieve projecten bouwen op de best gelegen locaties. Met het Ruimtepact is de eerste stap gezet, met het beleidsplan moeten we overgaan tot actie.

De veranderingen van de bevolking

De bevolking neemt toe en verandert, net zoals de noden van grote groepen burgers. Vandaag zijn er ongeveer 77.000 Kortrijkzanen, dit zullen er in 2040 minstens 82.500 zijn. Omdat de stad een uitgesproken groeiambitie heeft en een hoog investeringstempo heeft, is de verwachting dat de groei nog sterker zal zijn.

Ook in Kortrijk worden de gezinnen gemiddeld kleiner, zijn er nieuwe uitdagingen door de vergrijzing en neemt de diversiteit toe. In Kortrijk wordt vooral een stijging van het aantal alleenstaanden en van het aantal 65-plussers voorspeld.

De woningen die we bouwen, hoe we ons openbaar vervoer organiseren, de zorg die we aanbieden en de scholen die er zijn: we moeten alles afstemmen op de veranderende bevolking. Dat is een belangrijk thema binnen het woonplan en binnen het Beleidsplan Ruimte.

De veranderingen in de samenleving

Hoe we ons als samenleving organiseren, verandert ook snel. Dat heeft de corona-crisis ons het laatste jaar zeer duidelijk gemaakt. Die crisis leerde ons hoe snel de wereld kan wijzigen en dat een stad wendbaar moet zijn om daarop in te spelen. Ze leerde ons dat de kwetsbare groepen vaak het hardst worden getroffen en dat zij het meeste baat hebben bij een goed ruimtelijk beleid.

De druk op de publieke ruimte is toegenomen en dat geldt ook voor het woonbeleid. Corona maakt duidelijk hoe kwetsbaar gezinnen zijn en hoe belangrijk betaalbare, aangepaste en kwalitatieve woningen zijn.

We leerden anders naar ons persoonlijk netwerk, voorzieningen, huis, werk en publieke ruimte kijken. In het Beleidsplan Ruimte gaat het net om verandering en de vraag hoe we onze stad klaar maken om daarmee om te kunnen.

Daarnaast verandert technologie de samenleving en daarmee de organisatie van de stad. Shoppen doen we massaal online, met gevolgen voor de winkelruimte en transport. Fietsen doen we elektrisch waardoor ons bereik groter wordt. Corona maakte duidelijk dat telewerken voor veel ondernemingen en hun werknemers een reële optie is. Zelfrijdende auto's zijn geen *science fiction* meer zonder dat we precies kunnen inschatten hoe ze onze verplaatsingen en autobezit zullen veranderen. Data stuurt de stad, laat toe om *live* in te grijpen en dat zal met de komst van 5G-netwerken alleen maar sneller gaan.

De veranderende blik op ruimte

De manier waarop we naar onze leefomgeving kijken, was al voor de corona-crisis in verandering. De bouwshift – en daarvoor de 'betonstop' – is een onderwerp dat sinds het Ruimtepact sterk aanwezig is het publieke debat.

Bij elk openbaar onderzoek en elke beslissing over stadsprojecten en vergunningen is het een thema dat hoog op de agenda staat van burgers en beleid. Alleen leest niet iedereen het woord 'bouwshift' op dezelfde manier. Het Beleidsplan Ruimte moet die lijn helder zetten, het ambitieniveau benoemen en de route om die te realiseren omzetten in een actieprogramma. Tegelijk moeten we niet wachten om de bouwshift die al bezig is uit te voeren.

1.5 KORTRIJK 2040 EN HET BELEIDSPLAN RUIMTE KORTRIJK

Om deze uitdagingen aan te gaan, moet de stad Kortrijk niet alleen beroep doen op eigen krachten. Vele uitdagingen worden best regionaal, Vlaams en in sommige gevallen zelfs Europees aangepakt.

Om te werken naar een groenere, innovatievere en creatievere leefomgeving, is flexibiliteit binnen het gewenste ruimtelijk beleid noodzakelijk. De Vlaamse regering introduceerde daarom in 2018 een nieuwe planfiguur: het beleidsplan ruimte. Deze beleidsplannen vervangen de ruimtelijke structuurplannen. De stad Kortrijk besliste dan ook om, als een van de eerste lokale besturen, werk te maken van het Beleidsplan Ruimte Kortrijk.

De grote meerwaarde van het Beleidsplan Ruimte Kortrijk - ten opzichte van vorige planfiguur, zijnde het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan - is de flexibiliteit en de uitvoeringsgerichtheid.

In een ruimtelijk structuurplan werd elk thema gekoppeld aan gebiedsdekkende uitspraken en beslissingen. Deze methode is ondertussen gedateerd. Dankzij de modulaire, meer flexibele vorm van het beleidsplan ruimte (met een strategische visienota en één of meerdere beleidskaders) kan het beleid sneller inspelen op nieuwe noden en trends zonder daarbij de langetermijnengagements en de kwaliteiten te moeten herzien.

De doelstellingen vanuit het Ruimtepact en vanuit de regionale visie Contrei zijn waardevol als vertrekpunt, maar in het Beleidsplan Ruimte Kortrijk moeten wij opnieuw vooruit denken en op een creatieve wijze aan de vernieuwde noden en wensen - die de vele veranderingen ons opleggen - voldoen.

Verdieping en verbreding van het Ruimtepact

Waar het Ruimtepact vooral de reeds aanwezige kwaliteiten van Kortrijk in kaart heeft gebracht, willen we met het **Beleidsplan Ruimte** een stap verder zetten om zo de ontwikkelde ruimtelijke principes te verdiepen en te verbreden. Enkele thema's bleven in het Ruimtepact onderbelicht zoals klimaat en energie. zij worden, samen met de sociale dimensie, verder geëxpliciteerd of, daar waar ze ontbreken, toegevoegd in het Beleidsplan Ruimte. De verdiepingsslag gebeurt binnen het Beleidsplan Ruimte Kortrijk in verschillende onderzoeksrapporten en beleidskaders. zo zijn een mobiliteitsplan en een woonpact parallel aan het beleidsplan ruimte in opmaak.

Het **woonpact** geeft richting aan het stedelijke woonbeleid van de stad Kortrijk. Vanuit uitgebreid onderzoek van de huidige woondata zal een visie worden uitgezet die de hoofdlijnen van het woonplan bevat. Finaal levert het woonplan een actieprogramma met de nodige beleidsinstrumenten om de visie en doelstellingen tot uitvoering te brengen.

Het **mobilitieitsplan** werkt een heldere en actuele visie uit rond de mobiliteit van Kortrijk. De visie zal leiden tot beleidsscenario's voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, spoornetwerk en sluiting van overwegen, deelmobiliteit, combimobiliteit (mobipunten), personenvervoer, logistiek, ontvlechting en parkeren. Finaal vindt er een vertaalslag plaats naar een uitvoeringsplan met concrete acties.

Voor het mobiliteitsplan en het beleidsplan ruimte wordt er tevens een **plan-milieueffectrapportage** opgemaakt, die op haar beurt verschillende expertises zoals klimaat, biodiversiteit, milieu integreert in het Beleidsplan Ruimte Kortrijk.

De vier processen volgen een eigen traject maar zijn inhoudelijk één en ondeelbaar. Een sterke inhoudelijke afstemming doorheen het volledige traject is gegarandeerd dankzij een gemeenschappelijke cockpit.

Overigens zijn er verschillende stadsvernieuwingsprojecten en -plannen lopende in de stad Kortrijk. Ook deze integreren wij mee in het overkoepelende kader, het Beleidsplan Ruimte Kortrijk.

Verankering in een gedragen plan

De stad Kortrijk heeft mondige burgers en een sterke inspraaktraditie. Dat was zo met Kortrijk Spreekt. Het Ruimtepact schreef de stad samen met de inwoners. Kortrijk 2025 liet zien dat de bewoners en ondernemers vaak de beste experten zijn over de stad en zeer goed in staat zijn om verder te kijken dan de eigen straat en de zeer nabije toekomst.

Daarom gaan we verder op dit spoor. Om tot een breed gedragen Beleidsplan Ruimte te komen, plaatsen we de burger opnieuw centraal bij de opmaak van dit plan.

Dit keer focussen we op ambitieniveau. Waar leggen we de lat? Wanneer zijn we *echt* tevreden over Kortrijk Overmorgen? Welke acties zijn nodig om de theorie in de praktijk om te zetten?

Omdat leven in de stad altijd over ruimte, mobiliteit en wonen gaat, zetten we één participatie- en communicatieplan op om inspraak alle kansen te geven. Inspraak van mensen die nu al vaak een stem hebben in het debat, maar net zo goed inspraak van mensen en uit buurten die minder van zich laten horen. Het Ruimtelijk Beleidsplan Kortrijk moet een plan zijn van alle inwoners en ondernemers in de stad.

Plannen maken én ze uitvoeren

Het Beleidsplan Ruimte is het routeplan naar de stad in 2040. Het bevat alle stappen en acties die nodig zijn om de stad te worden die we willen zijn. Anders dan bij oudere plannen, is een beleidsplan naast een visie ook een actieplan.

Tussen vandaag en 2040 komen er nog veranderingen op ons af die we nu nog niet kunnen voorspellen. De corona-crisis toonde aan er op korte tijd heel veel kan veranderen. Daarom moet het beleidsplan wendbaar zijn. Het Beleidsplan Ruimte moeten we kunnen afstemmen op de uitdagingen die we nog niet kennen.

Tegelijk moet het plan voldoende houvast bieden om over een lange tijd richting te geven aan het beleid. Daarom heeft het Beleidsplan Ruimte een strategisch luik waarin die richting verankerd is en heeft het daarnaast onderdelen die kunnen meegroeien met de noden van de stad en de buurten. Dat zijn de beleidskaders.

Het Beleidsplan Ruimte is niet vrijblijvend. Vanaf 2025 is het gekoppeld aan de budgetten die de stad uittrekt voor bijvoorbeeld het aanleggen van nieuwe pleinen, het aankopen van gronden voor nieuwe natuur.

2 DE STAD DIE WE WILLEN ZIJN - KORTRIJK OVERMORGEN

We weten ondertussen wat voor stad Kortrijk is, nu kunnen we naar de toekomst kijken. Voor elk van de drie kwaliteiten van Kortrijk – verbonden, groenblauw en ondernemend – benoemen we de ambities die erbij passen.

Ambities benoemen is nodig om zeker te zijn dat we iedereen en alle facetten van Kortrijk scherp in beeld hebben. Ambities benoemen is ook nodig om het gesprek te kunnen voeren met elke burger over Kortrijk overmorgen. Zo wordt Kortrijk overmorgen een nog meer verbonden, groenblauwe en ondernemende stad.

In de verbonden stad zijn de verschillende buurten, werklocaties en voorzieningen vlot, duurzaam en veilig bereikbaar. De publieke ruimte heeft een grote belevingswaarde, biedt kansen voor ontmoeting en is voor iedereen toegankelijk. Elke buurt is anders en verbindt de bewoners door er voor iedereen voldoende goede en betaalbare woningen te voorzien.

In de groenblauwe stad versterken we de open ruimte en verbeteren we de bebouwde ruimte. We zetten de onbebouwde ruimte in als productieve landschappen voor water-, voedsel- en energieopgave. We maken de nodige ruimte voor bos en natuur en we vinden een evenwicht tussen biodiversiteit en groenbeleving.

In de ondernemende stad maken we ruimte voor elke vorm van ondernemen op de juiste plaats. Onderwijs is er de motor voor kansen, groei en innovatie. Cultuur zorgt voor een levendige omgeving met kansen voor ontmoeting.

“Kortrijk is wonen, werken, spelen, leren, ontspannen, winkelen, sporten... kortom het leven in al zijn facetten, voor alle inwoners, op alle momenten. Functies vermengen en het creëren van interessante plekken in de stad, een gezonde mix tussen wonen en werken, winkelen en ontspannen of sporten en spelen, schept bruisende stadsdelen en -buurten waar altijd wel iets te beleven valt. Ook op gebouwniveau kunnen functies mengen en kan een slimme stapeling van verschillende functies leiden tot een optimaal ruimtegebruik. We maken ruimte voor verschillende vormen van ondernemerschap (bedrijvigheid, stadslandbouw, kantoren, dienstverlening enz.) en nieuwe voorzieningen op plekken waar veel mensen komen en die goed bereikbaar zijn.

Net op die dynamische plekken kunnen wij ook bestaande buurten kwalitatief transformeren, nieuwe woningen bouwen en levendige wijken creëren. We kiezen voor diversiteit in wonen, met woonvormen voor alle bevolkingsgroepen en gezinsvormen. Wonen en werken profiteren van elkaar. Bewoners en bedrijven delen de ruimte voor parkeerplaatsen, bergruimte, parkjes of een sportveld. We gebruiken onze waardevolle ruimte meervoudig en optimaal.

We springen verstandig om met de beschikbare ruimte om de open ruimte te vrijwaren. Om ons woonaanbod te verruimen en nieuwe gezinnen aan te trekken, versterken en verdichten we de bestaande stedelijke kernen. Ook aan de randen van het landschap kunnen we nieuwe woningen bouwen nabij de natuur. Daardoor ontstaat er opnieuw een duidelijke grens tussen de stad, dorp of buurt en de gebieden waar open ruimte primeert. Vernieuwende, compacte en collectieve woonvormen bieden aantrekkelijke alternatieven voor diverse bewonersgroepen: in de stad en dicht bij al haar voorzieningen en toch in een groene omgeving.”

2.1 EEN VERBONDEN STAD

“Kortrijk wordt gekenmerkt door de stad en haar dorpen. Het stedelijk weefsel heeft de allure van een stad en de charme van een dorp. Alles ligt dicht bij elkaar. We wonen niet extreem dicht op elkaar, maar toch liggen alle voorzieningen heel nabij. Bijna alle buurten liggen op fietsafstand van het stadscentrum. Scholen, culturele centra, horeca, winkels en andere voorzieningen zijn goed bereikbaar voor alle Kortrijkzanen, uit zowel stad als dorp. Die bereikbaarheid is een belangrijke troef die we verder kunnen versterken.

De verbonden stad is een stad van en voor iedereen. Alle bevolkingsgroepen krijgen er een plek waar kwalitatief kan worden geleefd. Publieke ruimten verbinden jong en oud, arm en rijk, inwoners en bezoekers, mobiele en minder-mobiele. Zij zijn de schakels waar mensen elkaar ontmoeten, zich vermengen en ontspannen. Zij verbinden de verschillende buurten en de mensen met elkaar.

Elk deel van de stad, elke deelgemeente en elke buurt is anders. Die diversiteit, samen met de korte afstanden, maken de stad Kortrijk tot wat ze is. Als de stad verandert, dan wordt er verder gebouwd op de identiteit die een buurt of stadsdeel vandaag heeft en worden zij verbonden met andere buurten.

Kortrijk is niet alleen in de wereld. De stad bevindt zich in een ruimere regio Zuid-West-Vlaanderen, binnen de provincie West-Vlaanderen en staat hiermee in verbinding via bovenlokale infrastructuur zoals de Leie, het kanaal, de spoor- en autosnelwegen enz. Kortrijk als centrumstad voorziet de regio van regionale voorzieningen en andersom kan de regio de stad verder aanvullen.”

Met deze ambities maken we Kortrijk een nog meer verbonden stad.

1. De verschillende buurten, werklocaties en voorzieningen zijn vlot, duurzaam en veilig bereikbaar.
2. De publieke ruimte heeft een grote belevingswaarde en is voor iedereen toegankelijk.
3. Elke buurt heeft een eigen identiteit en verbindt de bewoners door voor iedereen voldoende goede en betaalbare woningen te voorzien.

2.1.1 De verschillende buurten, werklocaties en voorzieningen zijn vlot, duurzaam en veilig bereikbaar.

Dit doen we door:

nabijheid en bereikbaarheid als uitgangspunt te nemen voor elke nieuwe ontwikkeling.

Kortrijk is een stad van korte afstanden. Wie met de fiets op de Grote Markt vertrekt, staat op minder dan een kwartier aan de rand van de stad. Kortrijk kan dus een echte '15 minutenstad' worden. Mogelijk zelfs een stad waarin iedereen uit elke buurt zijn of haar basisvoorzieningen op 5 of 10 minuten fietsen vindt.

Kortrijk Overmorgen begint bij die nabijheid en bereikbaarheid. Nieuwe ontwikkelingen maken we op maat van de bereikbaarheid van de plekken. De stad laten we meer stadd worden op de best bereikbare sites. Dat zijn in de eerste plaats de sites met goede kansen voor fietsbereikbaarheid, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Denk maar aan multimodaal bereikbare plekken zoals de nieuwe stationsomgeving, de binnenstad en de dorpspleinen.

We moeten zuinig zijn met het aanleggen van nieuwe harde infrastructuur. Waar toch nieuwe wegen of andere infrastructuur nodig zijn, maken we die op maat van de omliggende buurten en functies en met de focus op het versterken en het ondersteunen van duurzame verplaatsingen. Stadsprojecten zoals de trambus naar Hoog Kortrijk bieden nieuwe kansen, net zoals de nieuwe fietssnelweg van Overleie naar het bedrijventerrein Kortrijk Noord.

Bereikbaarheid stopt niet aan de stadsgrens. Die bereikbaarheid is ook belangrijk voor wie in de buurgemeenten en -steden woont of wie Kortrijk wenst te bezoeken. Dat geldt in het bijzonder voor scholen, zorg en cultuur. Zo moeten inwoners van bijvoorbeeld Wevelgem of zwevegem vlot het Az Groeninge kunnen bereiken en hun kinderen naar een Kortrijkse school kunnen sturen.

meer ruimte te geven aan duurzame verplaatsingen, zowel voor fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit.

Een goed bereikbare stad is een stad die inzet op duurzame verplaatsingen. Dat doen we door fietsers en wandelaars voorrang en meer ruimte te geven. Afstanden moeten niet alleen kort zijn, ze moeten veilig zijn, en een hoge kwaliteit en belevingswaarde hebben.

Voor een stad als Kortrijk is de fiets vaak de snelste en de efficiëntste manier om ons te verplaatsen. De fiets heeft dus de beste kaarten voor duurzame mobiliteit, zeker nu steeds meer fietsen elektrisch zijn. Bij het herinrichten van straten maken we daarom niet enkel plaats voor fietsers en wandelaars, we ontwerpen ze vanuit hun oogpunt. We bouwen verder aan het fietsnetwerk in Kortrijk door fietsroutes beter te maken, en nieuwe fietsstraten, fietszones en fietsparkeerplaatsen aan te leggen. Via fietssnelwegen zoals het Guldenspoorpad en de jaagpaden langs de Leie verbinden we de stad met de regio.

In grote delen van de stad zijn er kansen om het netwerk voor fietsers en wandelaars aan te vullen met nieuwe routes. Dat is bijvoorbeeld zo in het noorden van de stad waar het geplande tracé voor invalsweg N328 plaats maakt voor een nieuwe groene fietssnelweg tussen de binnenstad en Gullegem. In de open ruimte in het zuiden vervolledigen we het wandelnetwerk.

Naast het inzetten op trage weggebruikers, is het versterken van het openbaar vervoer belangrijk. De stad werkt samen met de vervoerregio Zuid-West-Vlaanderen aan een performant netwerk. Daarbij stopt de bus niet aan elke deur, maar zetten we in op efficiënt, klantgerichte en aantrekkelijk openbaar vervoer. We maken het makkelijker om over te stappen van bus op fiets of (deel)auto. Dat doen we door in te zetten op knooppunten zoals het station en andere mobipunten.

het verkeer veilig te maken, het autogebruik flink te reduceren en zo de (verkeers)leefbaarheid te vergroten.

Nabijheid en bereikbaarheid betekent voor een fietsstad als Kortrijk in de eerste plaats dat we straten en pleinen ontwerpen op maat van de fiets. Omdat we als centrumstad heel wat werkplekken en voorzieningen hebben, blijft bereikbaarheid voor de auto essentieel.

De auto houdt een plek in de stad. Op die manier blijven we voor iedereen bereikbaar. Door te ontwerpen op maat van de fiets, maken we de weg voor iedereen veilig. Daarbij krijgen schoolomgevingen en -routes extra aandacht.

Niet elke inwoner heeft een auto en fietsen lukt niet voor iedereen. Daarom moet iedereen kunnen beschikken over een duurzaam en betaalbaar alternatief. Zo worden tegelijk de files korter voor wie de wagen echt nodig heeft.

Voor wie de wagen nodig heeft, ontwikkelen we aantrekkelijke en betaalbare alternatieven. Dat kan een regionaal autodeelsysteem zijn. We kunnen in nieuwe woonprojecten zoals de herontwikkeling van Loofstraat of de Van Marcke-site autodelen voorzien en op sites zoals het Kennedypark het delen van laadinfrastructuur stimuleren.

Omdat een groot deel van de auto's op korte termijn elektrische wagens worden, is een strategie voor die laadinfrastructuur essentieel. Wat doen we bijvoorbeeld met buurten met woningen zonder garage of oprit? Hoe kunnen we iedereen toegang geven tot een laadpaal zonder de kwaliteit van de publieke ruimte aan te tasten?

We herdenken het netwerk van onze straten om het klaar te maken voor Kortrijk Overmorgen. We stemmen de inrichting van de weg beter af op de rol die de weg heeft in de stad. We maken de ring rond Kortrijk vlotter, leesbaarder en veiliger samen met Vlaanderen in het K-R8-project. Daardoor geven we het doorgaand verkeer binnen de ring een goed alternatief en geven we daar meer kansen voor de fiets.

Parkeren organiseren we anders. We bouwen het straatparkeren verder af waar we gebruikers alternatieven kunnen bieden. Zo maken we meer ruimte voor groen en aantrekkelijke publieke ruimte. We clusteren parkeerplaatsen in woonontwikkelingen en bouwen randparkings uit op goed bereikbare plaatsen met overstapmogelijkheden naar fiets en openbaar vervoer. Sommige private parkings kunnen we meer dan één keer gebruiken. We onderzoeken de mogelijkheden in overleg met de eigenaars om zo de straat veiliger en aangener te maken.

Ook het vrachtverkeer organiseren we anders zodat het minder druk zet op de ochtend- en avondspits. Omdat Kortrijk een heel verweven stad is, blijft bereikbaarheid voor bestelwagens en vrachtverkeer belangrijk.

Door meer in te zetten op distributiepunten en samenwerking tussen transportbedrijven te versterken, verhogen we de (verkeers)leefbaarheid in de stad voor inwoners en ondernemers. De vrachtroutes willen we gericht sturen waarbij we bijvoorbeeld onderzoeken om vrachtverkeer op bepaalde tijdstippen te weren in schoolomgevingen of de binnenstad. We zoeken daarbij een evenwicht tussen de noden van ondernemers en die van andere burgers.

2.1.2 De publieke ruimte heeft een grote belevingswaarde en is voor iedereen toegankelijk.

Dit doen we door:

diverse en aangepaste publieke ruimte in te richten op maat van elke buurt.

Publieke ruimte maakt de stad. Straten, pleinen en parken zijn onze plaatsen voor ontmoeting, beleving en experiment. Om dat te laten werken, moeten het ruimtes zijn die voor iedereen toegankelijk, uitnodigend en veilig zijn. Die ruimte verbeteren zet mensen aan om mee te investeren in hun woning, onderneming en de stad. Met meer en betere open ruimte in de stad worden we dus ook meer stad.

Niet iedereen heeft een woning met een tuin en dus moeten de parken en pleinen ook rustplekken kunnen zijn voor de inwoners. In een stad die groeit, is er daarnaast nood aan rustplekken in de publieke ruimte.

Niet elk plein kan het nieuwe evenementenplein worden, net zoals niet elk bos een speelbos moet zijn. Het is belangrijk dat elke inwoner voldoende aanbod en diverse publieke ruimte vindt in de buurt. Publieke ruimte moeten we dus invullen vertrekkend van de noden van de buurt en binnen de draagkracht van de plek. Door keuzes te maken zorgen we ervoor dat elke ruimte een eigen identiteit heeft waardoor bewoners samen het eigenaarschap ervoor opnemen en zich betrokken voelen.

de publieke ruimte kwalitatief en toegankelijk in te richten op maat van kinderen.

We richten de publieke ruimten van Kortrijk in op maat van kinderen en hebben de nodige aandacht voor inwoners die zich moeilijk kunnen verplaatsen ("8 to 80-benadering"). Een plek die toegankelijk, veilig en aangenaam is voor jonge kinderen, is dat ook voor ouderen en andere inwoners.

Door de ruimte door de ogen van een kind te bekijken, kunnen we kansen voor ontmoetingen in alle buurten creëren op een comfortabele en toegankelijke manier. Dit kan bijvoorbeeld door voldoende zitmogelijkheden en rustpunten te voorzien, de nodige verfrissing met behulp van waterpartijen, en schaduwwerking met bomen.

Kortrijk heeft heel wat erfgoed en beeldbepalende gebouwen. Als het plein de leefruimte is, dan zijn die gebouwen de muren die de plaats maken tot wat ze is en die intimiteit creëren. Daarom zetten we in op de esthetische en de architecturale kwaliteiten van en rond de publieke ruimte. Het dorpsplein in Marke is bijvoorbeeld niet hetzelfde als dat in Rollegem door de verschillende bouwstijlen, de vorm van het plein, de horeca, de inrichting en het ongeschreven en immateriële (gevoelsmatige) wat een plek voor zijn gemeenschap heeft.

Ten slotte moeten we de publieke ruimte ontharden en vergroenen zodat we de stad robuust maken voor de klimaatverandering. Het verhogen van de sponswerking van een stad gebeurt per definitie in de onbebouwde ruimte. Het maximaal inzetten op vergroenen van de publieke ruimte, waar het vanuit functioneel oogpunt enigszins mogelijk is, moet de prioriteit vormen. Met het project van de Leieboorden zijn hier al heel wat inspanningen zichtbaar maar nog meer plekken in de binnenstad zoals de kop van Buda en de Reepkaai liggen nog bijzondere opportuniteiten om te vergroenen in de publieke ruimte.

publieke ruimten kwalitatief met elkaar te verbinden.

Niet alle buurten hebben voldoende en aangepaste groene ruimtes of rustplekken op straten en pleinen. Omdat er niet overal plaats is voor grote nieuwe parken, horecapleinen of speelruimtes moeten we in veel buurten in de eerste plaats inzetten op verbindingen.

Door straten te vergroenen kunnen we netwerken bouwen en buurten beter verbinden met grotere aangename publieke ruimtes. Een voorbeeld daarvan is de Doorniksewijk. Langs dat deel van de noord-zuidas liggen veel kleine en grotere groene ruimtes die we kunnen verbinden.

Met een continue structuur van publiek toegankelijke plekken kunnen we de versmelting van buurten en bewoners bevorderen. Trage wegen vormen de ruggengraat van dit netwerk. Ze schakelen grote en kleine publieke ruimten aan elkaar. Het inzetten op een aaneengesloten tragewegennetwerk door onder meer de voormalige reservatiestroken als waardevolle recreatieve langzame dragers te ontwikkelen, draagt bij aan onze ambitie om de publieke ruimten met elkaar te verbinden.

Ook omgekeerd vormen de publieke ruimten knooppunten en kwalitatieve verblijfsplaatsen in het tragewegennetwerk. Naast de andere diverse rollen in het stedelijk leven, zoals een onthaastruimte, een herkenningspunt, een klimaatruimte, doet de publieke ruimte dienst als fiets- of wandelknooppunt. In sommige gevallen vormt ze zelfs een ideale plek voor een mobipunt, waar wandelaars en fietsers zich veilig kunnen verplaatsen en waar tegelijk de nodige fietsinfrastructuur wordt aangeboden. Dit betekent dat we voldoende aandacht moeten geven aan het voorzien van oplaadpunten, fietsparkeerplaatsen en deelfietsystemen.

2.1.3 Elke buurt heeft een eigen identiteit en verbindt de bewoners door er voor iedereen voldoende goede en betaalbare woningen te voorzien.

Dit doen we door:

het aantal inwoners te laten groeien vanuit de woonkwaliteiten en een divers woningaanbod.

Het aantal inwoners in Kortrijk groeit. Door te vertrekken van haar kwaliteiten en door de stad verder uit te bouwen als het centrum van de regio, kunnen we die groei duurzaam verankeren. Duurzame groei vertrekt van kwaliteit. We zetten daarom in op de dynamische woningmarkt die klaar is om de groeiende diversiteit en aangepaste woonwensen van bewoners op te vangen. Gezinnen worden diverser en dus moet het woonaanbod veranderen.

Kortrijk is een centrumstad. Dat maakt dat er heel veel kansen zijn voor beleving, opleiding, zorg en jobs. Groei vertrekt van kansen. Daarom heeft de stad een grote aantrekkingskracht in de regio en in Vlaanderen. Daarom heeft Kortrijk ook een regionale rol te spelen in het voorzien van voldoende woonaanbod.

Een belangrijke sterkte van Kortrijk is de diversiteit van de woonbuurten. Wie graag alles op wandelafstand heeft, vindt dat bijvoorbeeld in de historische binnenstad. Wie het belangrijker vindt om een grote tuin te hebben, heeft een groot aanbod in Heule of op de Lange Munte. Wie liever in de open ruimte woont kan dat in Bellegem of Kooigem.

De ambitie is om levenslang wonen te faciliteren. We proberen het woonaanbod en de daaraan gekoppelde noden (voorzieningen) voor elke generatie bereikbaar en beschikbaar te maken. Dat betekent onder meer dat we zorg dichterbij de mensen brengen, zorg toegankelijker maken en inzetten op verbondenheid in de buurt. Kinderen kunnen naar school, jongvolwassenen kunnen gaan studeren, werkenden vinden de juiste job, ouderen krijgen de nodige zorg. En ook de basisvoorzieningen zijn voor ieder van de Kortrijkzaten bereikbaar en nabij.

Naast het opvangen van de demografische evoluties in het juiste woningaanbod, is er de groeiende interesse in en nood naar nieuwe woonvormen en collectiviteit. Het woningaanbod moet inspelen op nieuwe trends zoals co-housing, kangoeroewoningen, tiny houses enz. Ook moeten we experimenteren met alternatieve vormen van eigenaarschap en financiering. Denk maar aan huurkoop- en erfpachtsystemen. Een mentaliteitsswitch is mogelijk waarbij we wonen meer benaderen als een dienst en niet altijd vertrekken van woningbezit als investering.

de identiteit van buurten te benoemen, te versterken en klaar te maken voor nieuwe noden.

Kortrijk heeft als regionale centrumstad nu reeds een aantrekkingskracht op de hele regio. Tegelijk is Kortrijk net als andere centrumsteden ook gevoelig voor stadsvlucht, zowel naar omliggende gemeenten, als naar de meer landelijke dorpen binnen Kortrijk. De stad wil haar rol als centrumstad met kwalitatieve stedelijke buurten opnemen en daarnaast ook de sterktes van de landelijke, goed uitgeruste dorpen verder uitbouwen en daarbij andere concepten inzetten dan klassieke verkavelingen.

Sommige goed gelegen buurten verdragen verdichting terwijl andere buurten net nood hebben aan meer groen en rustpunten. Omdat we de open ruimte niet verder willen aansijden is een slimme verdichtingsstrategie nodig.

We moeten inzetten op woningrotaties en duurzame (her)bestemmingen van waardevolle gebouwen en sites. Door in buurten het woningaanbod divers te houden, maken we het mogelijk voor bewoners om in de eigen buurt een aangepaste woning te vinden en zo verbonden te blijven met de mensen en ontmoetingsplaatsen die ze kennen.

Zo kunnen we met het huidig ruimtegebruik inspelen op nieuwe behoeften en het DNA van de buurt behouden. Elke buurt heeft namelijk een eigen karakter dat bepaalt hoe hij verder kan ontwikkelen. Zo typeert de Heulebeek grote delen van Heule en is er met Heuleplaats een levendig hart voor de omliggende buurten. In de kern van Bissegem liggen de kaarten anders omdat de Meensesteenweg een druk op het centrum legt en omdat ondernemen er heel sterk verweven is tussen het wonen. Tegelijk bieden daar de Neerbeek en de Leie kansen om de buurten op te waarderen.

Elke buurt moet zijn sterktes uitspelen en zijn zwaktes aanpakken door het potentieel in elk woonmilieu te benoemen en te versterken. Het vermengen van functies met voldoende aandacht voor beleving, ontmoetingskansen, experiment én rust, voor kwalitatieve publieke ruimte en een netwerk van trage verbindingen zijn daarbij het vertrekpunt. Hier heeft Kortrijk als verbonden stad sterke linken met Kortrijk als ondernemende stad. Cultuur, ondernemerschap in de meest brede zin en creativiteit kunnen de verbondenheid vergroten.

kwaliteitsvolle en betaalbare woningen aan te bieden voor de gezinnen van vandaag en morgen.

Wonen is meer dan wiskunde: vraag en aanbod op mekaar afstemmen volstaat niet voor een goed woonbeleid. Woonkwaliteit is minstens even belangrijk. De stad heeft kwaliteitsvolle en betaalbare woningen voor de gezinnen van vandaag en morgen. Iedereen moet toegang hebben tot de woonmarkt. Het aanbod van betaalbare woningen moet dus hoger en toereikend zijn. Samenwerking met de sociale huisvestingsmaatschappij Wonen Regio Kortrijk en een doorgedreven woon- en renovatiebeleid zijn cruciaal.

Kwaliteitsvol wonen is een basisrecht voor iedereen, dus ook voor de kwetsbare groepen op de woningmarkt. Die krijgen bijzondere aandacht aangezien de situatie voor hen het meest precair is. Niet alleen het aantal sociale woningen moet omhoog, ook het aantal goede, kwaliteitsvolle, inzetbare en betaalbare wooneenheden moet stijgen.

We geven de nodige aandacht aan tijdelijke woonvormen zoals crisisopvang, zodat iedereen elke avond een dak boven het hoofd heeft.

Tot slot zijn duurzaam bouwen en renoveren een onderdeel van woonkwaliteit. Binnen Kortrijk, net zoals in vele andere centrumsteden, is een groot aanbod aan relatief oude woningen aanwezig. Ze voldoen niet altijd aan de huidige normen en wensen. We willen een efficiënt ruimtegebruik, en dus de huidige ingenomen ruimte optimaliseren. Hiervoor zijn renovatie en vervangende nieuwbouw de oplossingen. We willen daarom inzetten op duurzame renovaties en verbouwingen, niet enkel voor aparte woningen, maar ook voor hele bouwblokken en buurten.

Hierbij houden we ook rekening met de klimaatuitdaging en de zoektocht naar hernieuwbare energie door energiezuiniger te bouwen en te verbouwen. Dit kunnen we bijvoorbeeld stimuleren door premies aan te bieden, begeleiding te voorzien via renovatiecoaches of door gebiedsgericht de meest problematische buurten aan te pakken. We streven naar woningen die 'futureproof' zijn. Ook kijken we naar circulaire oplossingen, waarbij wordt gebouwd met materialen die we kunnen hergebruiken, recycleren of composteren.

2.2 EEN GROENBLAUWE STAD

“Kortrijk is een groene en blauwe stad. De landschappelijke structuren zijnde rivier- en beekvalleien, aaneengesloten landbouwgebieden, bosclusters enz. strekken zich uit over de aanliggende gemeenten en worden samen aangepakt. Zowel in als rond de stad is nog veel open en groene ruimte te vinden, zij het soms verborgen en ontoegankelijk. Die unieke en belangrijke troef moet worden gekoesterd.

De open ruimte wordt erkend als een volwaardig onderdeel van de stad, zij mag in de toekomst zo weinig mogelijk worden aangesneden voor nieuwe woningen, kantoren, industrie of andere harde bestemmingen. Ontwikkelingen in de onbebouwde ruimte staan ten dienste van de kwaliteiten van het landschap. We geven ruimte aan de natuur en de landbouw en hebben deze ruimte nodig om de klimaat- en energieopgave zo goed mogelijk op te vangen. De grote aaneengesloten open ruimte en de kleinere openruimtesnippers zijn belangrijke ontspannings- en onthaastingsplekken. Zij moeten doorwaadbaar en daardoor beleefbaar worden gemaakt. De publieke landschappen en de parken zijn de tuinen van alle Kortrijkzanen en van alle bezoekers van de stad.”

De groenblauwe stad versterken we door in te zetten op volgende ambities:

1. De open ruimte versterken gaat hand in hand met het verbeteren van de bebouwde omgeving.
2. De onbebouwde ruimte inzetten als productieve landschappen voor de water-, voedsel- en energieopgave.
3. De nodige ruimte maken voor bos en natuur en een evenwicht vinden tussen biodiversiteit en groenbeleving.

2.2.1 De open ruimte versterken gaat hand in hand met het verbeteren van de bebouwde omgeving.

Dit doen we door:

geen bijkomend ruimtebeslag meer toe te laten in de open ruimte.

De bouwshift houdt in dat we open ruimte behouden en slim verdichten op goed gelegen plaatsen om daar meer stad te worden. Grote delen van Kortrijk zijn nog onbebouwd. Waar de open ruimte domineert, vermijden we nieuwe inname door bebouwing, wegen en andere vormen van verharding.

Dat is zeker zo voor de woonuitbreidingsgebieden. Daarover besliste de stad al eerder dat ze die niet meer wil laten ontwikkelen. Voor andere bestemmingen zoals woongebied of industriegebied die nog niet ontwikkeld zijn, is dat niet even eenvoudig.

Ruimtebeslag terugdringen kan door de bestemming van de gronden te wijzigen. Dat heeft natuurlijk een kostprijs. Het kan ook door anders om te gaan met ruimte en bij een ontwikkeling de verharding te reduceren tot de essentie en door gestapeld te bouwen. Of door gebieden op zo'n manier in te vullen dat ze meer van hun openruimte kwaliteiten kunnen bewaren.

Om deze ambitie te realiseren wachten we niet tot 2025. We zetten nu al stappen omdat het ruimtebeslag dat er in bijvoorbeeld in 2030 komt, vandaag vastgelegd wordt.

slim te verdichten in de bebouwde ruimte om zo meer stad te worden.

De bouwshift heeft een andere kant. De ruimte die we hebben moeten we slim inzetten. Op die manier kunnen we de druk op de open ruimte verlichten.

Meer stad worden en slim verdichten betekent dat we functies stapelen en verweven. We doen dat in de eerste plaats op goed gelegen plaatsen in de nabijheid van buurten en voorzieningen en waar we de beste kansen zien voor fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit.

Slim verdichten betekent niet dat elke goed gelegen plaats bebouwd kan worden. Het is niet omdat overmorgen een trambus stopt aan het park Blauwe Poort dat we die groene ruimte omzetten naar appartementen en kantoren. Verdichten kan alleen mensen overtuigen om voor Kortrijk te kiezen als we tegelijk ruimte voor groen en rust voorzien.

Meer stad worden doen we dus op maat van de buurten. Voor elke buurt maken we een ontwikkelingsstrategie waar we vernieuwen verzoenen met behouden van wat er goed is.

Binnen de buurten zorgen we voor voldoende ontmoetingsplaatsen. Dat kan horeca zijn, maar even goed jeugdlokalen, ontmoetingscentra, een woonzorgcentrum of een sporthal. De ontmoetingsplaatsen moeten mee evolueren met de noden van hun buurt en stadsdeel en afgestemd zijn op de draagkracht van de omgeving.

de stad te ontharden om meer ruimte vrij te maken voor water en groen.

Zowel in de open ruimte als in de bebouwde ruimte moeten we in Kortrijk meer plaats vrijmaken voor water en groen. Dat doen we door verharde zones te ontharden. Dit is niet

alleen nodig voor de beeld- en de leefkwaliteit, maar het is vereist om de stad weerbaar te maken tegen de klimaatopwarming en tegen hittestress.

Zo werkt de stad aan de ontharding van het Casinoplein, het Begijnhofpark en de Groeningelaan. Overbodige verharde ruimten maken plaats voor water en groen. Zowel publieke ruimten als (semi-)private ruimten zoals bedrijventerreinen, opritten en (voor)tuinen kunnen hierin hun steentje bijdragen.

Leegstaande (niet-erfgoedwaardevolle) gebouwen zoals niet-historische bijgebouwen (stallen, loodsen, tuinhuisen) of vervallen woningen moeten niet staan verloederen, maar geven we beter terug aan de open ruimte. Zo kunnen zij opnieuw een natuur- of landbouwfunctie krijgen. Niet enkel de begane grond maar ook dakstructuren en verticale structuren (gevelwanden) moeten we vergroenen.

Overigens is ontharding noodzakelijk op knelpunten in het groenblauw netwerk. Watergevoelige gebieden in de valleien van Leie, Heulebeek, Neerbeek, Markebeek, Keibeek, Weimeersbeek en vele andere kleine beekvalleien geven we zoveel mogelijk ruimte voor water. We moeten er elke vorm van verharding beperken en terugschroeven.

2.2.2 De onbebouwde ruimte inzetten als productieve landschappen voor de water-, voedsel- en energieopgave.

Dit doen we door:

een geïntegreerd en robuust watersysteem te ontwikkelen dat de pieken van zowel wateroverlast als droogte kan opvangen.

We staan voor de grote wateruitdaging die zowel langere tijden van droogte als extremere neerslagperiodes inhoudt. We moeten een geïntegreerd en robuust watersysteem ontwikkelen in Kortrijk en de regio dat de pieken van wateroverlast en watertekort kan opvangen. Dit kunnen we bereiken door meer ruimte te geven aan water, het water slimmer te bergen en meer water te hergebruiken. De ontwikkeling van een nieuw bufferbekken in Walle is hier een goed voorbeeld van. Niet enkel het oppervlaktewater moeten we bewaken, ook het grondwaterpeil moet we terug naar de juiste hoogte brengen en houden. Daarvoor is de eerder vernoemde verhoogde sponswerking van de stad noodzakelijk. Alleen zo kunnen we de wateropgave oplossen.

Daarnaast moeten ook de water- en de structuurkwaliteit van elke rivier of beek sterk verbeteren. We moeten zorgen voor versteviging van oever(zone)s, vernatuurlijking van stromen, ruiming van slib en erosiebestrijding. Zo beschermen we de stad tegen overstromingen en droogte en zorgen we voor een gezonde leefomgeving.

Finaal moet dit leiden tot weer beter toegankelijk maken van publieke waterstructuren. Het ultieme doel hierbij is het opnieuw bezwembaar maken van enkele specifieke watersegmenten als symbool voor integrale en gezonde groenblauwe structuren.

het energieverbruik te verminderen en maximaal te kiezen voor hernieuwbare energie.

De stad Kortrijk gaat de energieopgave niet uit de weg. ze gaat samen met haar regio deze uitdaging aan. We willen actief de energiebehoefte en het energieverbruik verminderen. Enerzijds moeten we de energievraag van het publiek domein en van de publieke voorzieningen verminderen. De stad neemt een voorbeeldfunctie in door in haar eigen patrimonium hier op in te zetten. Bijkomend moeten we streven we naar een hoge graad van nabijheid en bereikbaarheid door functieverweving, meervoudig ruimtegebruik, compacte en energiezuinige wijken, trage mobiliteit enz. om deze publieke energiebehoefte te doen dalen.

Anderzijds moet ook de energievraag voor woningen en bedrijven fors zakken. De energie die we nodig hebben moeten we uit duurzame bronnen halen. Dit kan bijvoorbeeld door duurzamer te bouwen en te renoveren. Ook het hergebruiken van restwarmte van bedrijven is een interessante ontwikkeling die in Kortrijk en de regio wordt toegepast. Het warmtenet vormt een hefboom voor de renovatie en de ontwikkeling van buurten en werkomgevingen.

Naast consumptie, is er ook de productie, opslag en distributie van energie. We focussen op decentrale hernieuwbare energieproductie op buurtniveau door slimme energienetwerken en energiegemeenschappen uit te bouwen. De distributie van energie heeft een impact op onze ruimte-inname en daarom moeten we dit doordacht aanpakken.

voedselproductie in en rondom de stad op peil te houden, te verduurzamen en toegankelijker te maken.

De open ruimte van Kortrijk bestaat voor het grootste gedeelte uit landbouwgronden. Die variëren tussen kleinschalige landbouwgebieden in een (halfopen) coulisselandschap en grootschalige open vaak meer intensieve landbouwgronden in ten noorden en ten zuiden van de stad.

Vele historische hoeves typeren het Kortrijkse landschap en verwijzen naar de landbouwcultuur. Dit landbouwareaal en -erfgoed moeten we beschermen, om de voedselproductie op peil te houden. Naast het verzekeren van voldoende landbouwareaal, is het duurzamer maken van landbouwactiviteiten een belangrijke uitdaging. In de open ruimte moeten landbouw, natuur, water en zachte recreatie een nieuw evenwicht vinden.

Tot slot moeten we de productieve landschappen toegankelijker maken. Trage wegen doorheen de open ruimte maken de landbouwgronden doorwaadbaar. Het wandel- en fietsnetwerk moeten we verder uitbouwen in het noorden van Kortrijk. Daar bouwen we verder op de visie die we ontwikkelden voor de Toortelbeekvallei om zo de kern van Heule beter te verbinden met de open ruimte ten noorden van de ring. In het zuiden bouwen we eveneens het netwerk verder uit tussen de stadsrand en de kernen Kooigem, Aalbeke, Rollegem en Bellegem. We stemmen de aanpak af op die van de buurgemeenten.

Op landbouwgronden nabij de stad en de dorpen kunnen we lokale initiatieven opzetten zoals een plukboerderij en andere 'community supported agriculture' initiatieven. Goed te Schellebrouck, Heerlijkheid van Heule, Buurderij zijn hier enkele mooie voorbeelden van. Dit verkort de afstand tussen boer en bord, letterlijk en figuurlijk.

2.2.3 De nodige ruimte maken voor bos en natuur en een evenwicht vinden tussen biodiversiteit en groenbeleving.

Dit doen we door:

meer kwalitatieve of aaneengesloten bossen en andere groene gebieden te ontwikkelen.

Ondanks dat Kortrijk behoort tot een van meest bosarme regio's van Vlaanderen, is er heel wat waardevolle natuur aanwezig in de stad. Belleghem-Argendaalbos, Preshoekbos, Marionetten, Kennedybos, Heulebos, Leiemeersen en Rotersmeers, Vlasakker, stadsgroen Ghellinck enz. zijn de meest gekende natuurgebieden, maar ook vele kleinere parken en groenstructuren zijn belangrijk voor de stad.

We zetten nog sterker in op natuur- en bosontwikkeling. We willen de natuur- en boszones verruimen op de meest geschikte locaties, zijnde nabij reeds bestaande (bos)clusters en in de nabijheid van de leefomgeving. De ambitie om deze legislatuur 100 hectare bos en andere natuur te realiseren zet de toon, maar daar stopt het niet.

Door ze met elkaar te verbinden, vormen ze aaneengesloten bossen en groene structuren die van regionaal belang zijn.

Naast het behoud en het voorzien van aaneengesloten bos- en natuurgebieden, moeten we ze ook kwalitatief beheren. ze zijn niet enkel voor ons belangrijk, ze verhogen de biodiversiteit en versterken de natuurontwikkeling.

natuur te integreren in andere functies van de open en de bebouwde ruimte.

Naast het creëren van meer open ruimte, willen we inzetten op de integratie van natuur en groen over het hele grondgebied. Een verweving van natuur met andere functies zowel in de open ruimte als in de bebouwde ruimte is belangrijk. Zo zijn kleine landschapselementen de dragers van het Kortrijkse landschap. Houtkanten, bomenrijen, beken en trage wegen zijn hier enkele voorbeelden van.

De landbouwers zijn de grootste openruimtegebruikers en -beheerders. We moeten samen met hen een strategie uitzetten voor de toekomst van de open ruimte in Kortrijk waarin we economische belangen verzoenen met landschappelijke en ecologische ambities. Ecosysteemdiensten bieden daarvoor zeker kansen.

Woningen en bedrijven in de open ruimte moeten we bufferen, of beter landschappelijk inpassen. Hierdoor beleven we nog meer de open ruimte en creëren we bijkomend een grote ecologische meerwaarde.

Ook is er binnen het bebouwde weefsel nood aan vergroening en integratie van natuur. In de publieke ruimte kunnen we straten voorzien van extra groen, pleinen ontharden enz. Private ruimten moeten wij eveneens klimaatrobuuster en meer biodivers inrichten. Tuinen vormen belangrijke groene stapstenen in de bebouwde ruimte en vormen belangrijke schakels in een groter groen en blauw netwerk.

de groenblauwe structuur in te zetten als drager voor meer en diverse vormen van zachte recreatie en groenbeleving.

Het groenblauw netwerk biedt vele kansen voor zachte recreatie en beleving. We moeten het daarom inzetten als drager voor meer en diverse vormen hiervan en kunnen zo de vrijetijdsbestedingen spreiden over de hele stad. De jaagpaden langs de Leie en het fietsnetwerk langs het kanaal versterken bijvoorbeeld de relatie met het water.

Trage wegen vormen de poorten tot de open ruimte en maken deze gebieden voor ons toegankelijk. Binnen de stad trekken groene, brede boulevards zoals Leeuw van Vlaanderenlaan of Pieter Pauwel Rubensplein de aandacht. Ze zijn uitnodigend om te bewandelen of om langsheen te fietsen.

Publieke ruimten vormen belangrijke hotspots binnen het bebouwde weefsel omdat ze vaak een groenblauw karakter hebben en wij ze bovendien gebruiken als creatieruimten. Sport, spel en avontuur geven we meer aanwezigheid in de open en de bebouwde ruimte door ze maximaal te verbinden met dit waardevol netwerk.

2.3 EEN ONDERNEMENDE STAD

“Kortrijk is een stad van ondernemers, kennis en innovatie. We hebben een bloeiende industrie, een hoge tewerkstellingsgraad en een hoogstaand onderwijsaanbod. Bedrijvigheid, onderwijs, werk- en leerplekken vinden we overal in de stad terug. Ze behoren tot het DNA van Kortrijk.

Die verwevenheid en nabijheid van functies maakt van onze stad een levend atelier, een plek waar ideeën en mensen elkaar ontmoeten, een plek voor creatie en productie, voor leren en werken. Ook midden in de stad en naast het wonen. Leer- en werkplekken horen thuis in het hart van elk stadsdeel. Dat willen we bevestigen en versterken.”

Met deze ambities maken we Kortrijk een nog meer ondernemende stad.

1. Elke vorm van ondernemen krijgt de juiste plaats in de stad.
2. Onderwijs is de motor voor kansen, groei en innovatie.
3. Cultuur zorgt voor een levendige omgeving met kansen voor ontmoeting en experiment.

2.3.1 Elke vorm van ondernemen krijgt de juiste plaats in de stad.

Dit doen we door:

wonen, werken en voorzieningen met elkaar te verweven met respect voor elkaar en hun omgeving.

Het ondernemerschap zit in ons DNA en in dat van de regio, dus mag deze dynamiek ook zichtbaar zijn in ons stedelijke leven en patroon. De vaak kleinere zelfstandigen met hun bedrijfsgebouwen, ateliers en werkplaatsen moeten we verweven met de woon- en verblijfskwaliteiten die Kortrijk te bieden heeft.

Door die sterke verwevenheid is er extra aandacht nodig voor het beperken van de hinder en voor goede afspraken tussen bewoners en bedrijven. Werken en wonen moeten in symbiose met elkaar zijn, dit betekent dat er een duidelijke versterkende werking is in beide richtingen. Door functies te vermengen, beperken we de afstanden van producent naar consument voor sommige producten en creëren we nieuwe werkgelegenheden in de nabijheid van de leefomgeving.

Wonen, werken en diensten moeten wij samen onder één dak aanbieden. Wat is er ruimtelijk efficiënter dan een dakakker op een bedrijfshal die het wijkrestaurant van verse groenten voorziet en tegelijk een aantrekkelijke groene ruimte voor de buurt genereert?

Creatieve ondernemers verrijken ons stedelijk leven, doch hoeft zich dit niet te beperken tot de stadskern. Ook de verweving van aan open ruimte gerelateerde bedrijvigheid en voedselproductie met het wonen in de nabijheid van de stad geldt als een ambitie.

de ruimte voor ondernemers en de condities voor ondernemerschap te verduurzamen.

Binnen de ambitie van verweven functies, speelt de specifieke locatie in de stad een belangrijke rol. Bevindt een bedrijf zich aan het kanaal, in een historische dorpskern of binnenstad of in een grotere bedrijvenzone? Deze locatie bepaalt de wijze waarop ondernemingsactiviteiten een plaats kunnen krijgen en zich organiseren. Cruciaal hierin is het bekijken van het mobiliteitsprofiel van de onderneming. We moeten ondernemingen stimuleren om hun condities te verduurzamen. Bedrijven schrijven zich in duurzame mobiliteitsvormen in waardoor de samenhang met wonen niet onder druk komt te staan.

De stad wil werk maken van een goed functionerend en gedifferentieerd beleveringssysteem in het stadscentrum.

Vervolgens levert de nabijheid die een verweven stad als Kortrijk oplevert een meerwaarde en onderscheidt het zich van de regio. Hierin zijn er niet enkel kansen inzake mobiliteit maar ook inzake circulariteit. Het nabijheidsprincipe opent mogelijkheden tot lokale circulariteit waarbij kennis, productie en consumptie maar ook hergebruik en recycling opportuniteiten vormen. In het bijzonder ontstaan kansen om lokale samenwerkingsverbanden op te zetten die de energienetwerken opleveren waarbij we energieoverschotten kunnen inzetten om tekorten op andere plaatsen bij te passen.

Energieneutraliteit is een streefdoel. In het Beleidsplan Ruimte bepalen we de weg daar naartoe en stemmen we dit af op de regionale energiestrategie.

Bedrijventerreinen zoals Kortrijk Noord moeten we klaar maken voor een tweede of derde leven en voor nieuwe vormen van ondernemerschap. Daar liggen heel veel kansen voor nieuwe energievoorzieningen, logistieke organisatie, verbeteren van de mobiliteit, ontharding en hergebruik van regenwater. Het behoud van de grote bedrijventerreinen is belangrijk om groeiende ondernemingen een plaats te blijven geven in de regio. Ook kantoorlocaties zoals het Kennedypark en delen van de binnenstad moeten we verduurzamen.

het ondernemersklimaat te versterken, in het bijzonder voor de speerpuntsectoren en bedrijven met een sterke band met de regio.

Kortrijk is van oudsher verweven met bedrijvigheid en heeft haar authenticiteit ook steeds in sterke mate gelieerd aan het ondernemerschap. Ondertussen worden we in de hele regio en verder geassocieerd met kunst, design, vernieuwing, technologie en creativiteit. Dit vertaalt zich bijvoorbeeld in de Biennale Interieur Kortrijk.

Nog steeds bezit de stad enkele sterke merken en bedrijven die niet enkel een uitstraling hebben op lokaal niveau maar die Kortrijk ver buiten haar stadsgrenzen, zelfs internationaal op de kaart zetten. Wij moeten deze sterke ondernemers de nodige ruimte geven in de stad, zodat ze er willen en kunnen blijven.

Kortrijk moet een stad zijn voor iedereen die wil ondernemen. Ondernemers in speerpuntsectoren, met een sterke band met het DNA van de regio of met de onderwijsinstellingen krijgen bijzondere aandacht omdat ze essentieel zijn voor het onderwijs-ondernemersweefsel. Daarbij denken we bijvoorbeeld aan textiel en kunststoffen, ontwerpers, mechatronica en de beeldtechnologie.

2.3.2 Onderwijs is de motor voor kansen, groei en innovatie.

Dit doen we door:

allianties te bouwen met het hoger onderwijs en de technische scholen om zo meer stad te worden.

Als we een goede ondernemersklimaat willen scheppen en de stad verder willen uitbouwen als ondernemende stad in de regio, draait het in vele gevallen om kennis en opleiding. Goede ondernemingen hebben nood aan goed opgeleide werknemers, toekomstige bedrijfsleiders en knappe koppen voor innovatie en vernieuwing. Daarom moeten wij Kortrijk nog versterken als kennisopbouwende pool in de regio, waar de onderwijsinstellingen kansen krijgen om zich te nestelen in de stad.

We willen het hoger onderwijs en de technische scholen stimuleren allianties te bouwen om meer stad te worden. Door het partnerschap te stimuleren, kunnen we gedeelde ruimtelijke belangen samen aanpakken. Een netwerk van onderwijsinstellingen zoals Howest, Kulak, Ugent en Vives versterkt de profilering van Kortrijk in de regio.

Ook indirect verbonden voorzieningen zoals stageplaatsen, studentenhuisvesting, uitgangsmogelijkheden (horeca), ontspanningsruimten, enz. onderbouwen het succes van Kortrijk als studentenstad en moeten voldoende aanwezig en kwalitatief zijn.

Belangrijk is dat de twee grote onderwijscampussen aan Kortrijk Weide en op Hoog Kortrijk onderdeel zijn van de stad en dat zij geen enclaves worden. We moeten ze stedenbouwkundig verweven om de mentale en de maatschappelijke versmelting van kennis, onderwijs en stedelijk leven te bekomen. Binnen de stad ontstaat een kennisnetwerk, waar studenten niet enkel studeren maar nadien ook willen verblijven en ondernemen.

Door aantrekkelijke werkbiotopen te creëren, kunnen bedrijven, start-ups en maakleerplekken groeien. Deze intense dialoog tussen wonen en werken heeft als doel om zowel theoretische, technische als kunstzinnige toppers (door en voor Kortrijk) alle ontwikkelingskansen aan te reiken.

scholen meer en duurzame ruimte te geven zodat ze mee kunnen groeien met de stad en iedereen alle kansen kunnen geven.

Die verwevenheid van onderwijs in het dagdagelijks stedelijke leven en de interactie tussen kennis en stad starten al heel vroeg en moeten diep geworteld zitten in de wijze waarop de toekomstige stad zich ontwikkelt. We werken naar een gelaagd samenwerkingsverband dat begint bij een laagdrempelige en geïntegreerde kinderopvang. Het omringen van kleuters en peuters in een dynamische en leergierige omgeving is de start om daarna via lager en middelbaar onderwijs in de buurt zichzelf klaar te maken voor verdere studieambities.

We moeten scholen meer en duurzame ruimte geven zodat ze mee kunnen groeien met de stad. Een groter aanbod en/of uitbreiding moeten wij in eerste instantie voorzien voor de buurten met een tekort aan schoolcapaciteit zoals Heule Watermolen. Duurzamere ruimte betekent onder meer de aanwezigheid van kwalitatieve buitenruimten. De aanwezigheid van

groen stimuleert de kennisopbouw en geest van onze kinderen, outdoor educatie (buitenklassen) wordt steeds populairder.

2.3.3 Cultuur zorgt voor een levendige omgeving met kansen voor ontmoeting en experiment.

Dit doen we door:

met de culturele infrastructuur de stad een brede en regionale uitstraling te geven.

Aanvullend op bedrijvigheid en maken, kennis en onderwijs is ook cultuur voor ons Kortrijkzanen een belangrijke hoeksteen van het ondernemen. Met het Buda-eiland als middelpunt van kunst en innovatie maar ook met de sterke gemeenschap rond gamen hebben we in Kortrijk vandaag al een sterk cultureel aanbod. We versterken dit verder met de nieuwe Buda-tip en de vernieuwde Groeningeabdij midden in de stad.

De stad streeft naar de erkenning als Culturele Hoofdstad in 2030. De regio, het land en de internationale gemeenschap tonen dat Kortrijk een cultuurgedreven stad is waar 'out of the box' geen credo is maar ingebakken zit in het DNA.

We hebben van veel waardevol erfgoed dat in trek is bij toeristen door haar vele historische en hedendaagse, landschappelijke en bouwkundige troeven. Gemengde omgevingen waar cultuur, natuur, ondernemen en onderwijs samenkomen, creëren mogelijkheden voor ontmoeting en verbinding.

gemengde omgevingen te creëren waar cultuur, ondernemers en onderwijs elkaar ontmoeten.

Cultuur moeten we op vele manieren in de stad tot uiting brengen. In de eerste plaats door het ondersteunen en het faciliteren van de culturele organisaties in de bebouwde maar zeker ook in de open ruimte.

De toekomstige publieke ruimte van Kortrijk moet letterlijk en figuurlijk een podium zijn voor de vele culturele initiatieven en interventies van tijdelijke en permanente aard. Straten, pleinen en parken functioneren als huiskamers voor onze buurten. We kunnen creativiteit, ontmoeting en experiment daar een plaats in geven door actief met kunstenaars en creatievelingen aan de slag te gaan.

Daarvoor moeten we de plekken benoemen – binnen en buiten – waar we ruimte maken voor cultuur. Hoe bouwen we de sterktes van het Buda-eiland verder uit? Kunnen we de nieuwe dynamiek rond de Groeningeabdij benutten om kunstenaars een duurzame plek in de historische binnenstad te geven? Hoe maken we van de kerk van Aalbeke een ontmoetingsplek voor deze generatie?

In straten, pleinen en parken is er plaats voor kunst, openluchtexposities en -voorstellingen. Door kunst te verwerken in de publieke ruimte – denk hierbij aan georganiseerde graffiti zoals op Kortrijk Weide, installaties binnen de publieke ruimte of een verweving van poëzie in trappen en gevels – kunnen we de stad opwaarderen met 'nieuwe cultuur'.

Daarbij is niet alleen de ontworpen en strak geregisseerde ruimte in beeld: creativiteit een plek geven in de stad betekent ook dat we toelaten dat gebruikers de ruimte vormgeven en naar hun hand zetten. Kortrijk Overmorgen betekent dus ook loslaten en ruimte maken voor experiment.

Kunst en cultuur vormen de esthetische dragers van de publieke ruimte. Deze culturele infrastructuren zijn belangrijk om laagdrempelige ontmoetingsplaatsen te creëren waar inwoners, studenten en bezoekers van Kortrijk elkaar ontmoeten en de stad een regionale uitstraling geven. Op die manier verbindt cultuur de stad met de regio.

burgers aan zet te brengen voor de co-creatie van de stad van morgen.

Het ondernemende en culturele DNA van Kortrijk zetten we mee in voor het ontwerpen van Kortrijk Overmorgen. Co-creatie betekent dat we de stad tekenen samen met de burgers. De culturele en creatieve sectoren kunnen daar een essentiële rol in spelen. Verbeelding – het laten zien van wat mogelijk is – is de manier om gesprekken over de toekomstige stad op gang te trekken. Stadsfestivals als Play en Paradise laten zien wat mogelijk is en doen ons anders kijken naar de publieke ruimte.

Co-creatie is de brug tussen Kortrijk als ondernemende stad en Kortrijk als verbonden stad omdat het mensen samenbrengt rond een gezamenlijk project. Daarom leggen we met het Beleidsplan Ruimte zoveel mogelijk linken met de ambities voor Kortrijk als Culturele Hoofdstad 2030.

3 DE STAD IN DE STEIGERS – KORTRIJK KLAAR VOOR OVERMORGEN

Nu we weten *welke* stad Kortrijk moet zijn in 2040, is de volgende vraag *hoe* wij die stad kunnen worden. Visie en ambities moeten we koppelen aan concrete acties. Ontwikkelingen in specifieke stadsdelen of op strategische plekken maken het mogelijk stap voor stap de stad van overmorgen te worden. Lopende stadsprojecten dragen hier toe bij maar moeten een sterkere link hebben met het grote verhaal van de stad. Daarom maken we een beleidsplan ruimte op. Daarin krijgen de langetermijnvisie en ontwikkelingsperspectieven vorm.

Hier kruisen verschillende schalen en thema's elkaar. Zo streven we naar een behoud van de hele open ruimte en naar een (kern)versterkend beleid van de hele bebouwde ruimte van Kortrijk. Daarbij houden we rekening met het DNA van elke buurt. De publieke ruimte en mobiliteit verbinden al die plaatsen.

Tot slot zoomen we in op strategische locaties van Kortrijk met het hoogste potentieel voor de stad overmorgen. Voor die gebieden werken we een gedetailleerd toekomstbeeld uit. Voor de andere stadsdelen geven we een aanzet voor hun toekomst.

Kortrijk overmorgen worden, betekent dat wij de ambities operationaliseren tot bouwstenen en richtlijnen die uitvoering en realisatie moeten sturen in de richting van deze gewenste stad. Een beleidsplan ruimte bestaat uit een of meerdere beleidskaders, waarin deze effectieve uitvoering van het gewenste ruimtelijke beleid wordt uitgewerkt. Zij verfijnen en concretiseren de langetermijndoelstellingen, beschreven in 'de stad die wij willen zijn'. Bepaalde thema's voorzien wij van ontwikkelingsperspectieven en inrichtingsprincipes, specifieke stadsdelen of strategische plekken worden belicht en krijgen verder vorm door een actieprogramma uit te stippelen. Dergelijke beleidskaders stellen ons in staat om de complexiteit van het toekomstige Kortrijk uit te werken.

Een heel belangrijke rode draad zit vervat in de ambitie om niet meer in te zetten op thematische en parallelle visies gekoppeld aan specifieke gebieden, maar ruimte te laten voor experiment en verweving. Het Beleidsplan Ruimte Kortrijk zal niet langer thematisch werken of zich houden aan bepaalde zoneringen. Het toekomstig ruimtelijk beleid in Kortrijk streeft het tegenovergestelde na, namelijk sterker vermengen en verweven van verschillende functies zodat er nieuwe synergieën kunnen ontstaan. In lopende stadsprojecten is dit al deels voelbaar maar ontbreekt een ruimer kader als houvast. Toekomstige stadsprojecten zullen resoluut de kaart van verweving trekken en hierdoor vele thema's zoals water, groen, onderwijs, voeding, zorg, mobiliteit, cultuur, werken, energie enz. integreren. Zodoende worden de noden van diverse burgers complementair aangepakt. Net daarom wil het Beleidsplan Ruimte Kortrijk op verschillende schalen tegelijk inzetten. Op deze manier kunnen thema's, interessante plekken en prangende noden op een gepaste wijze visie en ambities krijgen richting realisatie.

3.1 DE OPEN RUIMTE VAN KORTRIJK

Om de stad te worden die we willen zijn, moeten we de open ruimte nog meer op de voorgrond plaatsen. De open ruimte is geen ruimte om verder te bebouwen, maar moet zoveel mogelijk open blijven of terug worden opengemaakt. Alleen zo kan Kortrijk de stad worden die we willen zijn.

De open ruimte omvat dermate veel noodzakelijke kwaliteiten dat ze grenzen moet stellen aan allerhande nieuwe harde ontwikkelingen zoals bijkomende woongebieden, bedrijventerreinen... en niet andersom. Daarom noemen we de open ruimte de 'mal': de begrensde vorm waarbinnen we onze ambities zullen realiseren.

Daarvoor moet de open ruimte eerst helder worden gedefinieerd. Met het bepalen van de openruimtemal legt het beleidsplan vast welke zones blijvend tot de open ruimte zullen behoren en waar dus geen bijkomend ruimtebeslag meer mogelijk zal zijn. Afhankelijk van het ambitieniveau kunnen hier heel duidelijke acties aan worden gekoppeld. Zo kunnen bijvoorbeeld woonuitbreidingsgebieden onder een stulp worden geplaatst of kunnen zij worden omgezet naar een openruimtebestemming. Spelregels met betrekking tot verdichting en verharding kunnen worden opgelegd in de open ruimte of we kunnen bewust kiezen voor een ambitieuze bouwshift waarbij geen nieuwe woningen meer in de open ruimte kunnen worden ontwikkeld. Dit laatste betekent uiteraard drastische herbestemmingen van harde naar zachte bestemmingen.

Aanvullend wordt gestreefd naar een productief landschap, een open ruimte die optimaal wordt benut voor de productie van voedsel, zuiver water, energie, biodiversiteit. De groenblauwe dooradering en de landschappelijke kwaliteit staan steeds hierin centraal. Het DNA, de eigenheid van de verschillende openruimtegebieden wordt bepaald en moet een randvoorwaardelijk kader vormen voor toekomstige ontwikkelingen. Leievallei, Heuevallei, heuvelrug, Bellegem-Argendaalbos, grote aaneengesloten vruchtbare landbouwgronden enz. kenmerken de open ruimte van Kortrijk en moeten op een andere manier worden benaderd zodat hun kenmerken en kwaliteiten worden versterkt. Aan de hand van een geïntegreerde visie en aanpak zal de open ruimte worden ingezet om enerzijds klimaatdoelstellingen, waterkwaliteit en biodiversiteit op de lange termijn op te schalen. Anderzijds zet dit beleidskader in op de bevordering van lokale tewerkstelling, recreatie en publiek transport, op de korte termijn. Landbouw en de bijhorende tewerkstelling zal deel uitmaken van deze groenblauwe structuur. Daarvoor zal het Beleidsplan Ruimte Kortrijk een beleidskader wijden aan de open ruimte van Kortrijk, waarbij de groenblauwe stad wordt versterkt.

3.2 DE BEBOUWDE RUIMTE VAN KORTRIJK

Binnen de grenzen van de openruimtemal, geven we vorm aan de bebouwde ruimte. Dat noemen we de 'contramal'. Binnen die contramal van de bebouwde ruimte bepalen we hoe we de stad laten groeien. Groei in aantal inwoners en groei in kwaliteit voor alle inwoners van vandaag en overmorgen.

Kortrijk heeft de uitgesproken ambitie om te groeien. Méér stad worden betekent daarom ook meer mensen overtuigen van de kwaliteiten van Kortrijk. De stad wil tegen 2030 evolueren naar een stad van 80.000 inwoners en doorgroeien naar 85.000 in 2040.

Meer stad worden doen we dus binnen de grenzen van de open ruimte. Dat betekent dat we meer moeten doen met de bebouwde ruimte die we hebben. Om te groeien moeten we de drie kwaliteiten van Kortrijk als verbonden, groenblauwe en ondernemende stad uitspelen en verder ontwikkelen.

Dat is maatwerk en we doen dat buurt per buurt. We vertrekken van het DNA van de stad, het stadsdeel en de buurt. Wat zijn de sterktes? Wat moet beter? De inzichten uit het woonplan en woonpact over wat een buurt nodig heeft gebruiken we als basis, samen met een visie op de grote lijnen en altijd met onze rol als centrumstad in Zuid-West-Vlaanderen voor ogen. We kaderen dat altijd binnen een visie op mobiliteit: nabijheid en bereikbaarheid zijn essentieel.

Verdichten en verweven van alle functies doen we dus met zorg. We versterken wat goed is, we passen aan wat anders moet. Mengen van wonen, werken, beleving, voorzieningen en groen staat voorop omdat dat is wat een stad tot stad maakt.

De kwaliteiten van de openruimtemal gebruiken we om de randen van de stad zoals op Hoog Kortrijk – waar bebouwde ruimte de open ruimte ontmoet – op te waarderen. Waar we de openruimtemal kunnen inweven in de bebouwde ruimte, doen we dat. De Leievallei en de Heulebeek zijn daar voorbeelden van.

Voor de contramal maken we dus een apart beleidskader: het beleidskader bebouwde ruimte. Dat beleidskader is een visie op de hele bebouwde ruimte en een routeplan om die visie te realiseren tegen 2040.

3.3 DE PUBLIEKE RUIMTE EN DE MOBILITEIT IN KORTRIJK

In het laatst stadsbrede beleidskader focussen we op de publieke ruimte en mobiliteit. Hier brengen we de inzichten uit het mobiliteitsplan samen met de andere ambities uit het Beleidsplan Ruimte, in het bijzonder rond de publieke ruimte.

Buurten verbeteren betekent vaak dat we parkeren of de verkeerscirculatie moeten aanpakken. Dat kan alleen werken als er ook een visie is op hoe de ruimte kan functioneren voor kinderen, op het verweven van wonen en werken en op hoe we straten gaan ontharden en vergroenen.

Dit resulteert in een netwerk van publieke ruimten die worden ingezet voor de mobiliteitsstromen in een stad alsook de structuren die net exclusief voor trage mobiliteit zijn bedoeld. Kortom, een netwerk om te verblijven en te bewegen waar ruimte moet zijn voor infiltratie, ontspanning, onthaasting maar ook de kracht moet bezitten om Kortrijk te behoeden van hittestress en uit te groeien tot een sterke groenblauwe stad.

In dit beleidskader zetten we de strategie uit voor alle verplaatsingswijzen, dus ook voor het autoverkeer. De auto is een deel van de stad en in dit kader bepalen we de strategie om daarmee om die auto een plaats te geven.

3.4 DE STRATEGISCHE LOCATIES VAN KORTRIJK

Naast de inrichtingsprincipes, strategieën en acties die voor de hele stad en haar vele stadsdelen gelden, zijn er ook strategische locaties, plekken waar vele troeven samenkomen, binnen Kortrijk die extra aandacht verdienen. Dit zijn locaties waar veel potentieel aanwezig is om de drie stadskwaliteiten verder uit te bouwen. Het zijn prioritaire zones voor stadsvernieuwing en -verandering waar de eigenheid van de plek wordt versterkt. Voor deze strategische locaties worden gebiedsgerichte beleidskaders opgemaakt. Ze vertrekken vanuit de stadsmagneten uit het Ruimtepact. Die gebieden kunnen meerdere buurten bevatten uit het woonplan en kunnen zowel delen van de bebouwde als van de open ruimte bevatten.

De stad heeft beslist om vijf gebiedsgerichte beleidskaders op te maken. Enkele hiervan betekenen een ruimtelijke vertaling en verdere uitwerking van lopende plannen en onderzoekstrajecten. Overigens zijn er nog andere strategische locaties waar (nog) geen beleidskader voor wordt opgemaakt, maar die ofwel in het verleden onderhevig zijn geweest aan grote kwaliteitssprongen zoals het historisch stadscentrum (de binnenstad) en de Leieboorden, ofwel het onderwerp zijn van lopende strategische projecten zoals het kanaal Bossuit-Kortrijk. Voor die gebieden maakt de stad in een latere fase een ruimtelijk beleidskader op.

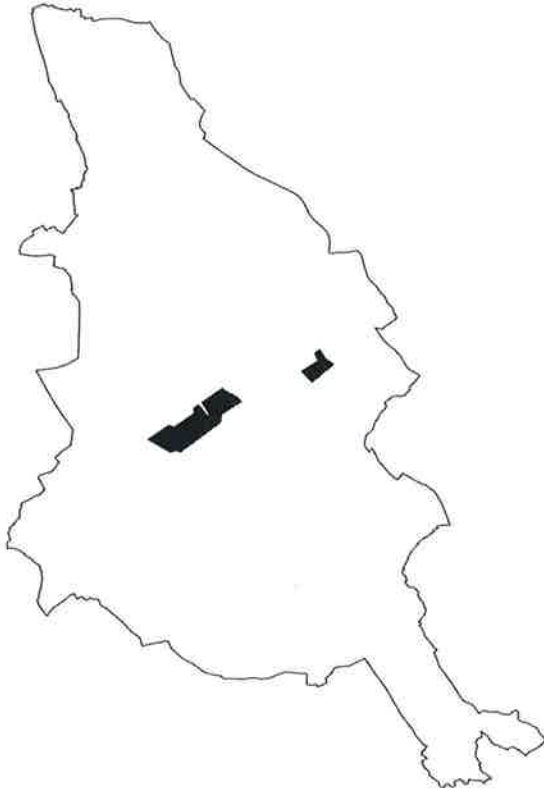
Noord-zuidas

De noord-zuidas verbindt de binnenstad met Hoog Kortrijk en de rand van de stad. De Doorniksewijk en verderop de Doorniksesteenweg zijn de centrale spil. De as biedt kansen om de twee stadsdelen echt met elkaar te verbinden. Het is een sterk verweven gebied met heel veel bewoning, handel en andere functies. De plannen voor de trambus, de reconversieprojecten aan de Loofstraat en op Walle en het K-R8-project zorgen dat het gebied voor grote veranderingen staat. Op de noord-zuidas zijn de uitdagingen rond verbonden, groenblauwe en ondernemende stad zeer uitgesproken. Daardoor is het een goed stadsdeel om het Beleidsplan Ruimte te verfijnen om zo als inspiratie te gebruiken voor andere stadsdelen.



Hoog Kortrijk

Hoog Kortrijk is het stadsdeel ten zuiden van E17. Het omvat bovenlokale voorzieningen zoals Az Groeninge, Kortrijk Xpo, kantorenpark Kennedypark, hogeronderwijscampussen, bedrijventerrein Evolis enz. en loopt uit in de landbouwgronden van de stad. Dit stadsdeel is volop in ontwikkeling en de grootste uitdaging ligt in het duurzaam bereikbaar maken en verweven van de verschillende functies die historisch erg monotoon zijn aangelegd geweest. Hoog Kortrijk moeten wij erkennen als onlosmakend onderdeel van de stad en niet als 'apart stadsdeel', dat uitwerking en uitvoering krijgt in dit beleidskader. Het masterplan Hoog Kortrijk (in opmaak) wordt hier in ruimtelijk doorvertaald.



Open ruimte tussen Leie en Schelde

De open ruimte tussen Leie en Schelde is gelegen in het zuiden van de stad met de dorpen Aalbeke, Bellegem, Kooigem en Rollegem ten zuiden van E17. Deze open ruimte hangt sterk samen aan de openruimtegebieden van zwevegem en stopt niet aan de grens. Ze wordt gekenmerkt door aaneengesloten landbouwgronden, vele beekvalleien en een beboste en bebouwde heuvelrug. Dit gebiedsgericht beleidskader volgt de inrichtingsprincipes en de ontwikkelingsperspectieven voor de hele open ruimte in Kortrijk, maar legt de focus op de ambitie om extra ruimte te maken voor natuur (bos, natte natuur, kleine landschapselementen...). zij zoekt naar synergie tussen landbouw, natuur, bos en water en vertrekt vanuit het fysisch systeem van het landschap en de huidige en potentiële ecosysteemdiensten. Een openruimteplan (in opmaak) geeft voeding aan dit beleidskader, samen met het woonplan dat een visie op wonen in de kernen bevat.



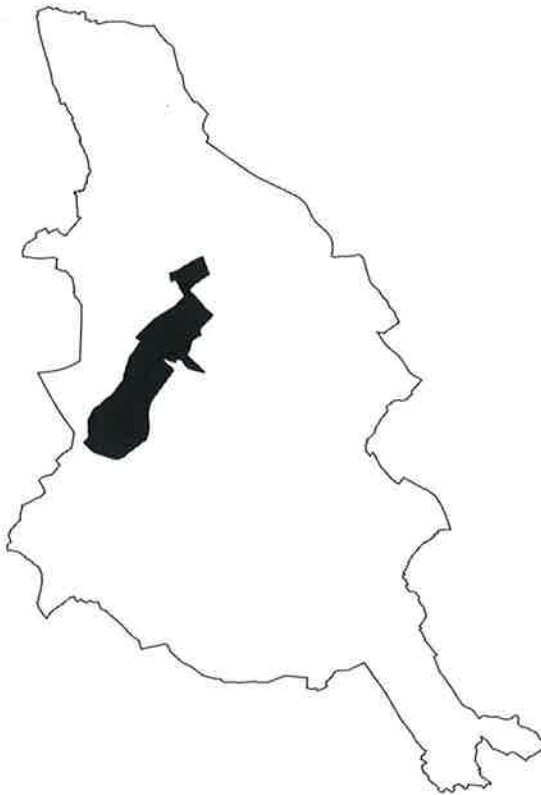
Noordelijke cluster

De noordelijke cluster situeert zich in de Heulebeekvallei, ten noorden van de binnenstad en binnen R8. Open en bebouwde ruimte wisselen elkaar af in plaats van dat ze in elkaar overvloeien en met elkaar zijn verweven. Verspreide hoeves kenmerken deze cluster, evenals de onaangesneden reservatiestroken. zij hebben veel potentieel in zich om deze strategische locatie op te waarderen tot zowel een verbonden, groenblauwe als ondernemende stad.



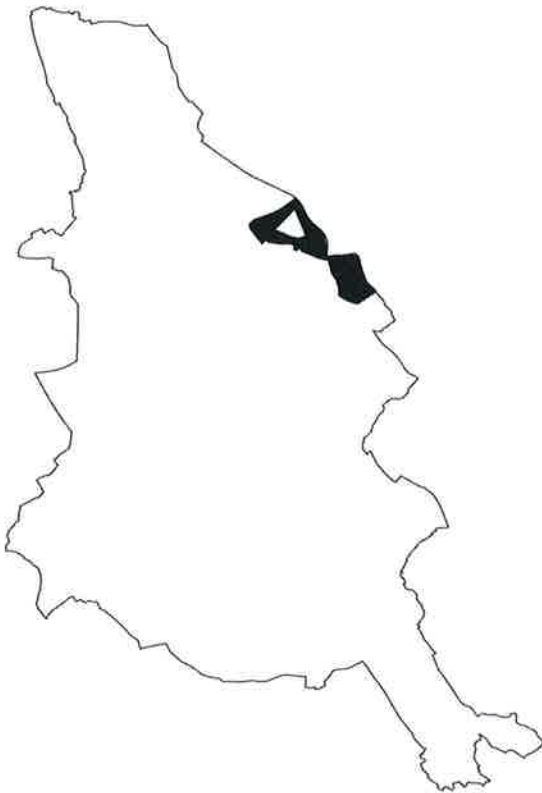
Westelijke campus

De westelijke campus omvat het westelijke deel van de stad, onder meer bestaande uit Kortrijk Weide, de site Van Marcke, het rangeerstation en de kern Marke. Reconversie zal in deze campus mogelijk wel de belangrijkste te nemen actie zijn. Vele ruimten zijn onderbenut of hebben nood aan een nieuwe toekomst. Een verhoging van het ruimtelijk rendement en de samenhang met een duidelijke mix aan functies, met de nodige omgevingskwaliteit staan voorop in dit beleidskader. Opnieuw is er veel aandacht voor de uitvoering van de drie basiskwaliteiten: verbonden, groenblauw en ondernemend.



Kanaal Bossuit-Kortrijk

Het kanaal bevindt zich ten oosten van de stad Kortrijk. Het kanaal is een belangrijke schakel in het netwerk voor binnenvaart op regionale en zelfs internationale schaal. Het wordt gekenmerkt door aangrenzende buurten, bedrijvenzones en greenfields. Net daarom biedt het kanaal vandaag veel kansen om de hele kanaalzone op te waarderen. Hiervoor is een complex project in opmaak. De opwaardering houdt onder meer een volwaardige verbinding in tussen de Leie en de Schelde en een betere ontsluiting van de bedrijventerreinen. Overigens is het kanaal een drager voor trage netwerken, recreatie en natuur. Verschillende reconversieprojecten zullen moeten worden gefaciliteerd. Voor het kanaal Bossuit-Kortrijk loopt een andere procedure voor de opwaardering ervan. Als dat proces is afgerond, maakt de stad een ruimtelijk beleidskader op voor dit gebied om die visie te integreren in het Beleidsplan Ruimte Kortrijk.



Binnenstad en Leieboorden

Kortrijk wordt gekenmerkt door een historisch stadscentrum, de voormalige vestingstad. De Leie, vele cultuurhistorische gebouwen, publieke ruimten, kleinere wandelpaden, Buda-eiland en vooral ook een uitgebreid kernwinkelgebied typeren de historische binnenstad. De Leie is de hoofddrager van de stad Kortrijk en is dankzij de vele armen beeldbepalend voor de binnenstad. Recent is de rivier verbreed en rechtgetrokken zodat grotere schepen konden voorbij varen. Dit ging gepaard met een grote facelift van de Leieboorden. Nieuwe bruggen, heraangelegde trage wegen, mooie parken en vooral de verlaging van de leieboorden hebben bijgedragen tot een grotere relatie met en beleving van het water. Deze groenblauwe ader is ondertussen 'the place to be'. Overigens zijn recent vele projecten uitgevoerd of nog in uitvoering zoals de Grote Markt, de verlaagde Leieboorden en het Begijnhof. Een duidelijke visie voor deze strategische locaties in historisch Kortrijk bestaat en is zelfs al grotendeels gerealiseerd. Om deze reden worden zij niet meer in detail uitgewerkt in het beleidsplan ruimte.



4 KORTRIJK OVERMORGEN MAKEN

Een plan maken maakt van Kortrijk nog niet de stad die we willen zijn. Daarvoor is actie nodig. Het sluitstuk van het beleidsplan ruimte is daarom geen boek of studie, maar een actieplan en een oproep om samen Kortrijk overmorgen te bouwen.

De conceptnota is de eerste stap van het beleidsplan ruimte, het mobiliteitsplan en het woonplan. Tussen die eerste stap en de laatste – de goedkeuring van het beleidsplan ruimte – moeten we de visie omzetten in acties. Welke acties dat moeten zijn, bepalen we met burgers en experts via een participatietraject.

Van 'wat we willen' naar 'wat we gaan doen'

Met de conceptnota start een periode waarbinnen we samen met iedereen die dat wil, gaan onderzoeken hoe we visie kunnen omzetten in actie. Dat doen we tegelijk voor het beleidsplan ruimte, het mobiliteitsplan en het woonplan.

In het beleidsplan ruimte krijgt alles vorm in beleidskaders, zoals in vorig hoofdstuk is beschreven. zo houden we het voor iedereen overzichtelijk. zo maken we bijvoorbeeld een beleidskader waarin we alle acties bundelen over het thema mobiliteit. We maken ook beleidskaders voor heel wat stadsdelen. Daarin komen dan alle acties samen voor een bepaalde buurt.

Hoeveel en wanneer: het ambitieniveau

Voor elke ambitie uit deze conceptnota, bepalen we het ambitieniveau. Het ambitieniveau zegt voor elke ambitie waar we de lat precies leggen: wat willen wij bereiken tegen wanneer?

Wat is bijvoorbeeld onze ambitie over het ontharden van straten en pleinen? zijn we tevreden als er bij elke woning twee tegels uit de stoep gaan voor een geveltuin? Of willen we in 2040 dat er in elke straat ruimte wordt gemaakt waar regen gewoon in de bodem kan dringen?

Niet alles kan of hoeft onmiddellijk. Een ambitieniveau kunnen we dus ook in stappen bereiken.

Op welke manier maken we Kortrijk Overmorgen?

We realiseren onze ambities met acties. Acties zijn tastbare en budgetteerbare ingrepen in de omgeving die op korte, middellange of lange termijn uitvoerbaar zijn.

ze kunnen verspreid over de stad gebeuren, ze zijn gericht op een stadsdeel of een strategische plek. We werken met stadsdelen en strategische plekken omdat we zo de strategie en de acties bundelen op maat van burgers en buurten.

Een plan van de stad en al haar burgers

Het plan kan alleen slagen als Kortrijk overmorgen voor iedereen beter is dan Kortrijk vandaag. Daarom is het belangrijk om te weten wat 'beter' voor elke burger betekent. Om daar het antwoord op te krijgen, gaan we met onze burgers in gesprek. Deze conceptnota is de start van dat gesprek.

Samenstelling:**Aanwezig:**

mevrouw Ruth Vandenberghe, burgemeester; de heer Wout Maddens, schepen; de heer Axel Ronse, schepen; de heer Arne Vandendriessche, schepen; de heer Bert Herrewyn, schepen; mevrouw Kelly Detavernier, schepen; mevrouw Stephanie Demeyer, schepen; de heer Philippe De Coene, schepen; mevrouw Petra Verhenne, waarnemend algemeen directeur

Verontschuldigd:

de heer Axel Weydts, schepen; mevrouw Nathalie Desmet, algemeen directeur

| | | |
|-----------|-----------------------|---|
| 22 | 2021_CBS_01095 | Beleidsplan Ruimte - Conceptnota beleidsplan ruimte - Goedkeuren |
|-----------|-----------------------|---|

Beschrijving**Gekoppelde besluiten**

- 2020_CBS_01697 - 2020/2135 - Studieopdracht voor de opmaak van een ruimtelijk beleidsplan Kortrijk - Gunning
- 2020_CBS_01823 - Beleidsplan Ruimte - Samenwerking met Leiedal voor de opmaak van het Beleidsplan Ruimte: afstemmen op de regionale visie, beleidskader Hoog Kortrijk en beleidskader open ruimte In het interfluvium - Goedkeuren

Aanleiding en context

De conceptnota voor het Beleidsplan Ruimte is de start van het debat over Kortrijk in 2040: Kortrijk Overmorgen.

Het mobiliteitsplan en het woonplan schrijven we tegelijk met het Beleidsplan Ruimte. Daarom zijn de aanzetten voor die twee plannen opgenomen in deze conceptnota. Zo vertrekken alle plannen die we maken van dezelfde basis en kan elk plan op eigen tempo verder vanuit die gedeelde visie.

Argumentatie

De conceptnota heeft vier delen: de stad die we zijn, de stad die we *willen* zijn, *hoe* we die stad kunnen worden en hoe we daarvoor tot een actieprogramma komen.

1. De stad die we zijn – Kortrijk Vandaag

Het eerste deel beschrijft wat voor stad we zijn, hoe we ons vandaag organiseren en welk ruimtelijk beleid we voerden. Daarin staat hoe we overstappen van het **ruimtelijk structuurplan** naar een plan van de nieuwe generatie.

Het **Ruimtepact** is het raamwerk voor het nieuwe Beleidsplan Ruimte en moet nu omgezet worden naar een formeel en actiegericht plan om méér stad te zijn én open ruimte te behouden.

De **regiovisie Contrei** vult dat aan. We gaan in op onze rol als **centrumstad** in de regio.

We duiden de grote veranderingen: **klimaatverandering, demografische verandering, veranderingen in de samenleving** en de **veranderde blik op ruimte** (bouwshift).

Tot slot leggen we uit hoe we het **mobilitieitsplan en woonplan integreren in het Beleidsplan Ruimte** en duiden we de inspraak die volgt en de milieueffectrapportage die we doorlopen.

2. De stad die we willen zijn – Kortrijk Overmorgen

Het tweede deel vertelt **welke stad Kortrijk in de toekomst wil zijn en kan worden**. We vertrekken daarbij van de drie kwaliteiten van de stad. Dit deel bevat de visie en ambities voor Kortrijk, haar buurten en de open ruimte.

2.1 Ambities voor de verbonden stad

- De verschillende buurten, werklocaties en voorzieningen zijn vlot, duurzaam en veilig bereikbaar door
 1. nabijheid en bereikbaarheid als uitgangspunt te nemen voor elke nieuwe ontwikkeling.
 2. meer ruimte te geven aan duurzame verplaatsingen, zowel voor fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit.
 3. het verkeer veilig te maken, het autogebruik flink te reduceren en zo de (verkeers)leefbaarheid te vergroten.
- De publieke ruimte heeft een grote belevingswaarde en is voor iedereen toegankelijk door
 1. diverse en aangepaste publieke ruimte in te richten op maat van elke buurt.
 2. de publieke ruimte kwalitatief en toegankelijk in te richten op maat van kinderen.
 3. publieke ruimten kwalitatief met elkaar te verbinden.
- Elke buurt heeft een eigen identiteit en verbindt de bewoners door voor iedereen voldoende goede en betaalbare woningen te voorzien door
 1. het aantal inwoners te laten groeien vanuit de woonkwaliteiten en een divers woningaanbod.
 2. de identiteit van buurten te benoemen, te versterken en klaar te maken voor nieuwe noden.
 3. kwaliteitsvolle en betaalbare woningen aan te bieden voor de gezinnen van vandaag en morgen.

2.2 Ambities voor de groenblauwe stad

- De open ruimte versterken gaat hand in hand met het verbeteren van de bebouwde omgeving door
 1. geen bijkomend ruimtebeslag meer toe te laten in de open ruimte.
 2. slim te verdichten in de bebouwde ruimte om zo meer stad te worden.
 3. de stad te ontharden om meer ruimte vrij te maken voor water en groen.
- De onbebouwde ruimte inzetten als productieve landschappen voor de water-, voedsel- en energieopgave door

1. een geïntegreerd en robuust watersysteem te ontwikkelen dat de pieken van zowel wateroverlast als droogte kan opvangen.
 2. het energieverbruik te verminderen en maximaal te kiezen voor hernieuwbare energie.
 3. voedselproductie in en rondom de stad op peil te houden, te verduurzamen en toegankelijker te maken.
- De nodige ruimte maken voor bos en natuur en een evenwicht vinden tussen biodiversiteit en groenbeleving door
 1. meer kwalitatieve of aaneengesloten bossen en andere groene gebieden te ontwikkelen.
 2. natuur te integreren in andere functies van de open en de bebouwde ruimte.
 3. de groenblauwe structuur in te zetten als drager voor meer en diverse vormen van zachte recreatie en groenbeleving.

2.3 Ambities voor de ondernemende stad

- Elke vorm van ondernemen krijgt de juiste plaats in de stad door
 1. wonen, werken en voorzieningen met elkaar te verweven met respect voor elkaar en hun omgeving.
 2. de ruimte voor ondernemers en de condities voor ondernemerschap te verduurzamen.
 3. het ondernemersklimaat te versterken, in het bijzonder voor de speerpuntsectoren en bedrijven met een sterke band met de regio.
- Onderwijs is de motor voor kansen, groei en innovatie door
 1. allianties te bouwen met het hoger onderwijs en de technische scholen om zo meer stad te worden.
 2. scholen meer en duurzame ruimte te geven zodat ze mee kunnen groeien met de stad en iedereen alle kansen kunnen geven.
- Cultuur zorgt voor een levendige omgeving met kansen voor ontmoeting en experiment door
 1. met de culturele infrastructuur de stad een brede en regionale uitstraling te geven.
 2. gemengde omgevingen te creëren waar cultuur, ondernemers en onderwijs elkaar ontmoeten.
 3. burgers aan zet te brengen voor de co-creatie van de stad van morgen.

3. De stad in de steigers – Kortrijk klaar voor overmorgen

Het derde deel toont aan **hoe** we die gewenste stad kunnen worden. Het beschrijft hoe we samen onze ambities kunnen omzetten in projecten en andere concrete acties.

Daarvoor werken we op drie sporen: **open ruimte**, **bebouwde ruimte** en **publieke ruimte en mobiliteit**. Voor elk van die drie sporen werken we een kader met een actieplan uit.

We werken dat vervolgens geïntegreerd uit voor een aantal stadsdelen: **de noord-zuidas**, **Hoog Kortrijk**, de **open ruimte tussen Leie en Schelde**, de **noordelijke cluster** met Heule en delen van Bissegem, de **westelijke campus** met Kortrijk Weide en de Van Marcke-site. Andere stadsdelen werken we in een volgende fase van het plan uit.

4. Kortrijk Overmorgen maken

In het vierde en laatste deel laten we zien hoe de conceptnota evolueert naar een gedragen en uitdagend beleidsplan.

Voor elke ambitie bepalen we wat we tegen wanneer willen bereiken met een **ambitieniveau**. Daar koppelen we **acties** aan om de ambities in 2040 te bereiken.

Juridische grond

Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening

Regelgeving: bevoegdheid

Het CBS is bevoegd op basis van artikel 56 decreet lokaal bestuur.

Regelgeving: bevoegdheid (bijzonder)

De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Besluit

Punt 1

De conceptnota voor het beleidsplan ruimte met inbegrip van het mobiliteitsplan en woonplan goed te keuren, als basis voor participatie, communicatie en overleg.

Punt 2

De conceptnota voor het beleidsplan ruimte over te maken aan de Gecoro voor overleg en advies.

Bijlagen

1. Conceptnota beleidsplan ruimte Kortrijk

Aldus beslist in bovenvermelde zitting,
Namens het College van Burgemeester en Schepenen

Wvd. Algemeen directeur,
(get.) Petra Verhenne

Voorzitter,
(get.) Ruth Vandenberghe

Voor eensluidend afschrift:
Afgeleverd te Kortrijk,
De Gemachtigde Ambtenaar,
Art. 126 NGW

Vraag nr. 64 van raadslid Carmen Ryheul van 19 augustus 2021.

Agressie in testcentra tegenover zorgpersoneel.

Sinds reizigers een negatief testresultaat moeten kunnen voorleggen op hun vakantiebestemming, zijn de problemen in de test- en triagecentra toegenomen. Maar liefst zeven op de tien testcentra rapporteerden tijdens de zomermaanden een toenemende verbale en fysieke agressie tegenover het zorgpersoneel. Dit blijkt uit een rondvraag die de huisartsenvereniging 'Domus Medica' deed in Vlaamse testcentra.

Volgens de vereniging zijn veel van de problemen te wijten aan onvoldoende voorbereiding bij de reizigers.

- Welke initiatieven/campagnes nam/deed de Stad Kortrijk om de reizigers te informeren over de reisadviezen om naar het buitenland te reizen. Graag een overzicht.
- Hoeveel vragen hieromtrent (reisvoorbereiding) kreeg het meldpunt 1777 of Vaxpo tijdens de maanden juni, juli en augustus?
- Hoeveel gevallen van agressie zijn gedurende de maanden juni, juli, augustus in de drie testlocaties van onze stad gemeld. Cijfers opsplitsen in verbaal en fysiek geweld en per testcentrum.
- Beschikken de drie testcentra ook over een noodknop die in geval van intimidatie kan ingedrukt worden? Zo ja, hoeveel keer (cijfers per testcentra) werd die noodknop ingedrukt?

Antwoord

- Welke initiatieven/campagnes nam/deed de Stad Kortrijk om de reizigers te informeren over de reisadviezen om naar het buitenland te reizen. Graag een overzicht.
 - Via www.vaxpo.be werd uitvoerige info gegeven rond buitenlandse reizen (PCR-test, Covid-Safe)
 - In VAXPO werd een flyer uitgedeeld om bezoekers te informeren over hoe ze hun Covid-Safe ticket konden downloaden
 - Op de website van stad kortrijk wordt verwezen naar het testen bij reizen en het Passagier Lokalisatie Formulier (<https://www.kortrijk.be/corona/het-coronavirus>)
- Hoeveel vragen hieromtrent (reisvoorbereiding) kreeg het meldpunt 1777 of Vaxpo tijdens de maanden juni, juli en augustus?
 - Deze vragen werden niet afzonderlijk gemonitord. In het callcenter van vaxpo wordt namelijk geen opsplitsing gemaakt volgens inhoud van de telefoons die binnenkomen op het Call Center. Een ruwe inschatting is dat er circa 5% van de vragen gingen over reisadvies, PCR-testen en Covid-certificaten. De meeste burgers waren op zoek naar informatie en heel vriendelijk. Een heel beperkte groep uitte frustraties aan het adres van de call takers.
 - Ook bij 1777 werden dergelijke vragen niet afzonderlijk geregistreerd. Bij een bevraging van de dienst werd geen melding gemaakt van een groot aantal dergelijke vragen of van onregelmatigheden.
 - Bij burgerzaken kwamen geen specifieke vragen over testen/ quarantaine/ regels mbt reizen bij het aanvragen of afhalen van reisdocumenten. Wel vragen over het downloaden van het corona-certificaat. Hier verwijzen we naar de verschillende mogelijkheden (burgerprofiel, itsme, telefoonnummer Vlaamse overheid...) en ondersteuning in de BIB hiervoor indien nodig of gewenst.
- Hoeveel gevallen van agressie zijn gedurende de maanden juni, juli, augustus in de drie testlocaties van onze stad gemeld. Cijfers opsplitsen in verbaal en fysiek geweld en per testcentrum.

- Er zijn drie testcentra in Kortrijk. Naast AZ Groeninge is er een testcentrum bij Labo Bruyland en Labo Van Poucke. Dit zijn private ondernemingen met hun eigen registratie. Wij hebben dan ook geen zicht op gevallen van agressie bij deze centra.
 - Bij de politie werden in elk geval geen gevallen van agressie geregistreerd in de testcentra in de zone gedurende de maanden juni, juli en augustus 2021.
- Beschikken de drie testcentra ook over een noodknop die in geval van intimidatie kan ingedrukt worden? Zo ja, hoeveel keer (cijfers per testcentra) werd die noodknop ingedrukt?

Deze informatie is niet ter beschikking

Vraag nr. 65 van raadslid Carmen Ryheul van 26 augustus 2021.

Fietstelpaal Budastraat : stand van zaken : vervanging, verzekering.

Tijdens de gemeenteraadszitting van 14 juni 2021, polste ik naar de stand van zaken omtrent **de vervanging van de fietstelpaal** in de Budastraat en de **eventuele tussenkomst van de verzekeringsmaatschappij**.

Schepen Weydts antwoordde toen dat de bottleneck bij de leverancier van de paal ligt maar dat de firma hoogstwaarschijnlijk in juli de nieuwe paal zou plaatsen. Op vandaag is die nog steeds niet vervangen.

Is er zicht op de timing?

Daarnaast liet schepen Weydts te verstaan dat er nog steeds geen uitspraak van de verzekering omtrent de terugbetaling was gebeurd.

Is er ondertussen een uitspraak? Wordt de paal volledig door de verzekering terugbetaald?

In het antwoord op mijn schriftelijke vraag van begin dit jaar informeerde ik waarom de tellingen van de mobiele slangenteller niet gekoppeld worden aan Eco Public. <https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=5872>

Het antwoord bleef achterwege aangezien dit verder moest onderzocht worden door Ecocounter.

Is er ondertussen meer duiding? Wat is de reden waarom de tellingen niet te volgen zijn op die website?

De mobiele slangenteller registreert sinds 17 december 2020.

Worden hier enkel fietsers mee geregistreerd? Of elk vervoersmiddel dat over de slang rijdt?

Antwoord

1. Timing plaatsing. De paal werd op 16 september geplaatst. Er waren nog enkele technische moeilijkheden om de paal in werking te laten treden. Dit werd tegen de autovrije zondag in orde gemaakt.
2. Verzekering: op 17 juni werd een eerste expertise met onze verzekeraar en die van de tegenpartij gehouden. Door de complexiteit van het toestel (frame van de fietstelpaal, maar ook de elektronische componenten binnenin) werd een tegenexpertise georganiseerd op 14 juli. Intussen werd het PV van minnelijke schatting en raming van schade afgeleverd op 10 augustus 2021. De vergoeding werd berekend als volgt: (40 % vetusiteit wegens initieel geïnstalleerd 09/2017)
 - Herstel : € 28 090 excl BTW
 - Kosten Eandis/Fluvius: € 502,91 excl BTW
 - Kosten expertise door leverancier niet gewaarborgd
 - SubTotaal = € 28 592,91 excl BTW**

Er dient volgens Assuralia (bij partiële destructie) per jaar 10 % (per begonnen jaar) vetusiteit te worden gerekend bij waarborg in nieuwwaarde (dus 40 % vetusiteit wegens initieel geïnstalleerd 09/2017)

Totaal = € 28 592,91 x 0,6 = € 17 155,74 excl BTW

3. Visualisatie telgegevens mobiele teller op eco-public: de koppeling van de gegevens van de mobiele teller aan de fietstelpaal is niet mogelijk. Na plaatsing van de telpaal zal onderzocht worden hoe de gegevens van de oude telpaal, de mobiele teller en de nieuwe kunnen samen geïntegreerd worden.
4. De mobiele slangenteller registreert enkel fietsers, geen wagens.

Vraag nr. 66 van raadslid C. Ryheul van 26 augustus 2021.

Boetes voor het inhalen van fietsers in fietsstraten.

74 straten in de binnenstad zijn nu fietsstraat. En of dat nog niet genoeg was, kwamen er ook nog fietsstraten in de deelgemeenten. Na de invoering in de binnenstad, was het vanaf juli 2020 aan de beurt aan het centrum van de deelgemeenten Heule en Marke.

In een fietsstraat mogen auto's wel nog door, maar ze moeten fietsers voorrang geven. Die fietsers mogen ook de hele weg inpalmen. Autobestuurders die daar een fietser inhalen riskeren 58 euro boete.

In juli en augustus was er een sensibiliseringsperiode zodat iedereen kon wennen aan de nieuwe fietszone maar vanaf de eerste helft van september zou wél effectief opgetreden worden en dus ook beboet.

- Hoeveel gerichte controles zijn er sinds de invoering van de fietsstraten uitgevoerd? Graag cijfers per fietszone (binnenstad, Heule, Marke) vanaf de invoering van de officiële fietsstraten.
- Hoeveel automobilisten kregen een bekeuring van 58 euro voor het inhalen van een fietser? Graag cijfers per fietszone (binnenstad, Heule & Marke).
- Werden tijdens deze controles ook fietsers en automobilisten gecontroleerd op het gebruik van de gsm op de fiets of achter het stuur? Zo ja, hoeveel overtredingen van 116 euro werden er vastgesteld. Ook cijfers per controle, per zone sinds de invoering van de fietsstraten.
- Eerder werd aangegeven dat er ook een fietszone gepland is in Heule-Watermolen. Is er ondertussen zicht op de timing?

Antwoord

- **Hoeveel gerichte controles zijn er sinds de invoering van de fietsstraten uitgevoerd?**

PZVlas kan deze cijfers niet uitsplitsen per zone. Hieronder globale cijfers voor Kortrijk :

2020

| Maand | #Uren |
|---------------|---------------|
| Januari | 0 |
| Februari | 0 |
| Maart | 0 |
| April | 0 |
| Mei | 0 |
| Juni | 0 |
| Juli | 23.93 |
| Augustus | 12.21 |
| September | 14.62 |
| Oktober | 41.01 |
| November | 15.80 |
| December | 7.85 |
| Totaal | 115.42 |

2021

| Maand | #Uren |
|---------------|--------------|
| Januari | 35.03 |
| Februari | 14.71 |
| Maart | 10.55 |
| April | 3.58 |
| Mei | 2.00 |
| Juni | 1.83 |
| Juli | 3.65 |
| Augustus | 0.83 |
| September | 0 |
| Oktober | 0 |
| November | 0 |
| December | 0 |
| Totaal | 72.18 |

- **Hoeveel automobilisten kregen een bekeuring van 58 euro voor het inhalen van een fietser?
Graag cijfers per fietszone (binnenstad, Heule & Marke).**

| # inbreuken | 2020/07 | 2020/08 | 2020/09 | 2020/10 | 2020/11 | 2020/12 | 2021/01 | 2021/02 | 2021/03 | 2021/04 | 2021/05 | 2021/06 | 2021/07 | 2021/08 | Totaal |
|---------------------|------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|-----------|----------|------------|
| Kortrijk binnenstad | 112 | 47 | 91 | 90 | 100 | 48 | 52 | 59 | 65 | 26 | 11 | 7 | 18 | 6 | 732 |
| Heule | | | 7 | 5 | 11 | 3 | 3 | 10 | 1 | | 1 | | 1 | | 42 |
| Marke | | | 3 | 2 | 1 | | | 1 | | | | | 2 | | 9 |
| Totaal | 112 | 47 | 101 | 97 | 112 | 51 | 55 | 70 | 66 | 26 | 12 | 7 | 21 | 6 | 783 |

- **Werden tijdens deze controles ook fietsers en automobilisten gecontroleerd op het gebruik van de gsm op de fiets of achter het stuur? Zo ja, hoeveel overtredingen van 116 euro werden er vastgesteld. Ook cijfers per controle, per zone sinds de invoering van de fietsstraten.**

inbreuken

| | 2020/07 | 2020/08 | 2020/09 | 2020/10 | 2020/11 | 2020/12 | 2021/01 | 2021/02 | 2021/03 | 2021/04 | 2021/05 | 2021/06 | 2021/07 | 2021/08 | Totaal |
|---------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|----------|----------|----------|-----------|
| Kortrijk binnenstad | 7 | 5 | 1 | 1 | 4 | 2 | 4 | 7 | 7 | 4 | 13 | 8 | 4 | 7 | 74 |
| Heule | | | 1 | | | | | | | | | | | | 1 |
| Marke | | | | | | | | | 1 | | | | | | 1 |
| Totaal | 7 | 5 | 2 | 1 | 4 | 2 | 4 | 7 | 8 | 4 | 13 | 8 | 4 | 7 | 76 |

- **Eerder werd aangegeven dat er ook een fietszone gepland is in Heule-Watermolen. Is er ondertussen zicht op de timing?**

De stad onderzoekt momenteel nog de mogelijkheden om een fietszone in Heule-Watermolen te realiseren. Ze houdt hier rekening met de criteria waaraan zo'n fietszone moet voldoen (verkeersintensiteiten, fietsintensiteiten, het huidige wegbeeld, de mogelijkheden en beperkingen die de huidige situatie biedt om zo'n fietszone vorm te geven, én te handhaven...) én de ervaringen uit de reeds gerealiseerde fietszones. De Watermolenwal is op vandaag al vormgegeven en gesignaleerd als woonerf. Hier gelden nog strengere regels dan in een fietszone (max 20 km/u, voetgangers hebben voorrang).

Voor de realisatie van een fietszone op Heule Watermolen is nog geen timing vooropgesteld.

Vraag nr. 67 van raadslid Wouter Vermeersch van 27 augustus 2021.

Zigeunerpark Kortrijk.

Het zigeunerpark, ook wel doortrekkersterrein genaamd, aan de Ringlaan in Heule gaf in het verleden reeds meermaals aanleiding tot overlast en criminaliteit. De vele krantenartikels die over het park en zijn bewoners verschenen, liegen er niet om.

Wie met de handelaars in de buurt spreekt, weet dat er geregeld wordt gestolen en ook de buurtbewoners kampen met overlast. De afgelopen jaren zijn er herhaalde tussenkomsten, zowel van de politiediensten als de verantwoordelijke toezichter, nodig geweest om de orde in en om het terrein te handhaven.

De aanleidingen waren uiteenlopend: van het stelen van groenten uit de tuinen, over het sluikestorten op de aanpalende percelen tot aanhoudende geluidsoverlast zowel overdag als 's nachts.

Na jaren van aanmaningen, klachten, vergaderingen en opofferingen door de buurt, blijft de geluidsoverlast aan het zigeunerpark een structureel probleem.

1. Wat zal het stadsbestuur van Kortrijk doen om de geluidsoverlast eindelijk kordaat aan te pakken en de nachtrust te vrijwaren?
2. De algemene politieverordening van Stad Kortrijk bepaalt: "Art. 8 Het is verboden *geluid, gerucht of rumoer te veroorzaken zonder rechtmatige reden of zonder noodzaak wanneer dit de rust van de inwoners in het gedrang brengt, ook als dat toe te schrijven is aan een gebrek aan vooruitzicht en voorzorg. Art. 9 Gemengde inbreuk (3de soort) – volgens art. 561,1° Strafwetboek. Het is verboden zich schuldig te maken aan nachtgerucht of nachtrumoer waardoor de rust van de inwoners kan worden verstoord." Zijn deze artikelen uit de politieverordening van toepassing op het park en de omgeving? Zo ja, waarom worden deze niet toegepast en afgedwongen?
3. Welke sancties worden voorzien bij geluidsoverlast? En werden er al ooit bewoners gesanctioneerd omwille van geluidsoverlast? Zo ja, welke sanctie hebben zij gekregen?
4. Werden de mogelijkheden bekeken om het park tijdens de zomer- en/of lenteperiode te sluiten?
5. Is het stadsbestuur bereid om in dialoog te gaan met de verschillende belanghebbenden over een definitieve sluiting van het terrein? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

1. Wat zal het stadsbestuur van Kortrijk doen om de geluidsoverlast eindelijk kordaat aan te pakken en de nachtrust te vrijwaren?

Het Huishoudelijk Reglement wordt aangepast en wordt uitgebreid met sanctioneringsmaatregelen bij het overtreden van geluidsoverlast tijdens de nacht.

2. De algemene politieverordening van Stad Kortrijk bepaalt:

"Art. 8:

Het is verboden *geluid, gerucht of rumoer te veroorzaken zonder rechtmatige reden of zonder noodzaak wanneer dit de rust van de inwoners in het gedrang brengt, ook als dat toe te schrijven is aan een gebrek aan vooruitzicht en voorzorg.

Art. 9 Gemengde inbreuk (3de soort) – volgens art. 561,1° Strafwetboek. Het is verboden zich schuldig te maken aan nachtgerucht of nachtrumoer waardoor de rust van de inwoners kan worden verstoord."

Zijn deze artikelen uit de politieverordening van toepassing op het park en de omgeving? Zo ja, waarom worden deze niet toegepast en afgedwongen?

Als er een oproep bij de politie terechtkomt, gaat de politie eerst na of er daadwerkelijk sprake is van geluidsoverlast.

Bij positieve vaststellingen zal er gesproken worden met de partijen en kan er desgevallend PV opgemaakt worden.

Bij negatieve vaststellingen kan er nog steeds gesproken worden met de partijen, maar kan de politie uiteraard niet verbaliseren.

Betreft altijd een heel subjectieve vaststelling die niet gekoppeld is aan een geluidsniveau in decibels. Lage decibels kunnen namelijk ook beantwoorden aan de definitie 'storend'.

In principe betreft de nacht: 22u tot 07u.

3. Welke sancties worden voorzien bij geluidsoverlast? En werden er al ooit bewoners gesanctioneerd omwille van geluidsoverlast? Zo ja, welke sanctie hebben zij gekregen

Analyse interventies overlast doortrekkersterrein te Kortrijk – Heule. Periode 2017 – 30 augustus 2021.

Onderstaande aantallen interventies werden geregistreerd inzake nachtlawaai afkomstig van het doortrekkersterrein te Kortrijk-Heule. Het gaat zowel om lawaai overlast ten gevolge van muziek als ten gevolge van spelende kinderen.

Bij geen enkele interventie werd een proces-verbaal opgemaakt.

| | |
|------|---|
| 2017 | 9 |
| 2018 | 0 |
| 2019 | 3 |
| 2020 | 5 |
| 2021 | 5 |
| | |

4. Werden de mogelijkheden bekeken om het park tijdens de zomer- en/of lenteperiode te sluiten?

Het Doortrekkersterrein is gedurende 1 maand (4 weken) tijdens de zomervakantie gesloten. Dit wordt behouden in de toekomst.

In de lente wordt het terrein 1 week gesloten voor onderhouds- en snoeiwerken. Tot op heden varieert die datum afhankelijk van reservaties op het terrein. We stellen voor om dat vanaf 2022 telkens te voorzien tijdens de paasvakantie.

Ook tijdens de kerstvakantie is het terrein nu reeds volledig gesloten, dit wordt behouden naar de toekomst toe.

5. Is het stadsbestuur bereid om in dialoog te gaan met de verschillende belanghebbenden over een definitieve sluiting van het terrein? Zo nee, waarom niet

Het buurtoverleg wordt binnenkort terug opgestart.

In het verleden waren daar aanwezig: geïnteresseerde buurtbewoners, de politie en vanuit de stad: de beheerder, de burgemeester, de schepenen van welzijn en een medewerker van welzijn. We stellen voor om dit overleg uit te breiden met enkele doortrekkers zelf, zijnde enkele sleutelfiguren.

Een definitieve sluiting is geen optie. Door doortrekkers te laten verblijven op het doortrektersterrein, vermijden we dat zij op andere locaties in Kortrijk tijdelijk verblijven. De toezichthouder van het terrein werkt aan een goede verstandhouding met de bewoners en speelt kort op de bal bij overlast.

Vraag nr. 68 van raadslid Carmen Ryheul van 27 augustus 2021.

Overzicht actieve participatie, initiatiefrecht van de gemeenteraadsleden.

De gemeenteraad vormt het kloppende democratische hart van onze stad.

Graag polsen we naar de actieve participatie van de gemeenteraadsleden.

Gelieve ons een overzicht te bezorgen per fractie en per raadslid (exclusief schepenen) van het genomen initiatiefrecht anno 2019, 2020 en 2021 opgesplitst per soort initiatiefrecht, nl.: het aantal uitgebreide interpellaties, beperkte interpellaties, voorstellen tot beslissing/motie, mondelinge vragen, schriftelijke vragen.

Antwoord

U vraagt naar een overzicht van de beperkte en uitgebreide interpellaties, de voorstellen tot beslissing en de mondelinge en schriftelijke vragen.

Deze informatie is terug te vinden via edecision.

Wij verwijzen dan ook naar artikel 42 van het huishoudelijk reglement dat bepaalt dat er geen schriftelijke vragen kunnen gesteld worden over informatie die de raadsleden zelf in edecision kunnen raadplegen.

De gevraagde overzichten kan u gemakkelijk terug vinden met de zoekfunctie in e-decision (uitgebreid zoeken op 'soort ' initiatiefrecht.

Vraag nr. 69 van raadslid Carmen Ryheul van 27 augustus 2021.

PV's foutparkeren op parkeerplaatsen voor elektrische wagens.

We merken op dat niet-elektrische wagens soms op de weinige parkeerplaatsen staan die voorzien zijn voor elektrische wagens. Worden dergelijke inbreuken beboet door de politie of de parkeerwachters? Zo ja, hoeveel boetes werden de afgelopen 3 jaar uitgeschreven voor 'gewone' bestuurders die op een voorbehouden elektrische parkeerplaats staan?

Antwoord

Inbreuken op voorbehouden plaatsen voor elektrische voertuigen vallen onder gemengd-strafrechtelijke inbreuken (gas). Het toezicht op deze plaatsen gebeurt in principe door parkeerwachters.

Om een inbreuk correct te kunnen vaststellen moet er op een sluitende wijze kunnen bepaald worden of een voertuig al of niet wordt aangedreven door een elektro-motor. Deze informatie is alleen beschikbaar via de databank van het DIV van het FOD Mobiliteit

Het Informatieveiligheidscomité kamer federale overheid heeft in de beraadslaging nr. 21/005 van 4/5/21 betreffende de uitbreiding van de beraadslaging nr. 18/2015 inzake het verlenen van een algemene machtiging aan de steden en gemeenten, .. beslist om ook het brandstoftype van de voertuigen ter beschikking te stellen aan de lokale overheden zodat parkeerplaatsen voorbehouden voor elektrische voertuigen zouden kunnen worden gehandhaafd via de gemengd strafrechtelijke inbreuken.

Deze beslissing werd ons meegedeeld op 13/7/21.

Wij hebben op 16/7/21 de opdracht gegeven aan de software-leverancier de nodige software-uitbreiding te ontwikkelen.

Op basis van deze nieuwe tool voorzien wij in Q4 2021 effectief van start te kunnen gaan met de handhaving van de voorbehouden plaatsen voor elektrische voertuigen.

Vraag nr. 70 van raadslid Carmen Ryheul van 27 augustus 2021.

Inbraakcijfers en..preventie.

Begin juli kopte de Gazet van Antwerpen 'Antwerpse politiezones waarschuwen: dalende coronacijfers zorgen voor stijging aantal inbraken'. De politiezone Rupel in Antwerpen waarschuwde voor een stijging van het aantal inbraken nu de mensen weer meer weggaan door de versoepelingen van de coronamaatregelen.

Ook andere politiezones in de provincie Antwerpen bevestigen het fenomeen van stijgende inbraakcijfers. Sommigen noteerden evenveel inbraken in één week tijd als in de hele maand juni. Er wordt niet alleen in woningen maar ook in tuinhuisen, werfcontainers en bedrijfsvoertuigen ingebroken. Vermoedelijk heeft dit ook te maken met dat er opnieuw bij mensen thuis geklust mag worden en er nood is aan professioneel materiaal.

Politiezone Vlas vestigde eveneens eind juni aandacht op diefstallen van werkmaterialen uit werkcamionettes. Zie persbericht: <https://www.pzvlas.be/nieuws/article/detail/opgelet-voor-diefstal-van-werkmateriaal-uit-bestelwagens> Enkele dagen terug, stelden ook de politiezone Minos vast dat er meer inbraken zijn dan de maanden ervoor. Er wordt gewaarschuwd voor meer inbraken in huizen en BMW's, kopt vrt.be op maandag 23 augustus 2021.

Met een postkaart 'Veilige groeten uit Kortrijk' <https://pers.kortrijk.be/200423-politie-en-stad-geven-tips-aan-vakantiegangers-om-woning-veilig-achter-te-laten> sensibiliseerde het preventieteam van de stad Kortrijk en Politiezone Vlas, bij het begin van de zomervakantie bewoners rond het veilig achterlaten van de woning bij afwezigheid. Wie wou weten of zijn woning goed beveiligd is tegen inbraken kon gratis diefstalpreventieadvies aanvragen waarna de diefstalpreventieadviseur langskwam voor een deskundig advies op maat.

1. Hoe was de situatie op dit vlak tijdens de zomermaanden in Kortrijk? Geldt de vaststelling dat het aantal inbraken toegenomen is met de coronaversoepelingen ook voor onze stad? Zijn er in onze stad en deelgemeenten stijgende cijfers merkbaar de laatste maanden?
2. Hoeveel aanvragen voor gratis diefstalpreventie zijn er in de zomermaanden (juni tem augustus) bij het preventieteam van de stad gedaan en uitgevoerd?
3. Hoeveel gratis woningafwezigheidstoezichten zijn er door de Kortrijkzonen via de dienst criminaliteitspreventie aangevraagd en uitgevoerd in de zomermaanden juni, juli en augustus?
4. Hoeveel postkaarten 'Veilige groeten uit Kortrijk' werden gedrukt en hoeveel werden er gebust? Werden alle deelgemeenten via deze postkaart gesensibiliseerd?

5. Graag een overzicht van de inbraakcijfers voor de maanden juni, juli en augustus 2021 voor de volledige politiezone Vlas (Kortrijk, Kuurne en Lendeledede) en per soort inbraak (woning, tuinhuis, werfcontainer, bedrijfsvoertuig, auto,...)
6. Graag een overzicht van de inbraakcijfers van de laatste 3 jaar opgesplitst voor de volledige politiezone Vlas (Kortrijk, Kuurne en Lendeledede) per maand en per soort inbraak (woning, tuinhuis, werfcontainer, bedrijfsvoertuig, auto,...)

Antwoord

1. **Hoe was de situatie op dit vlak tijdens de zomermaanden in Kortrijk? Geldt de vaststelling dat het aantal inbraken toegenomen is met de coronaversoepelingen ook voor onze stad? Zijn er in onze stad en deelgemeenten stijgende cijfers merkbaar de laatste maanden?**

Het totale cijfer inbraken is na het versoepelen van de coronamaatregelen terug gestegen. Maar er is nog steeds een lichte daling te zien ten aanzien van de zomers van de voorbije jaren.

Totaal cijfers.

| Jaar | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|----------|------|------|------|------|
| Inbraken | 94 | 98 | 90 | 83 |

2. **Hoeveel aanvragen voor gratis diefstalpreventie zijn er in de zomermaanden (juni tem augustus) bij het preventieteam van de stad gedaan en uitgevoerd?**

De zomermaanden zijn traditionele rustigere maanden voor de aanvragen voor inbraakpreventiebezoek. In totaal werden 5 bezoeken aangevraagd voor de vakantieperiode. Jaarlijks worden er een 100 tal bezoeken uitgevoerd. (al zijn er het vorige jaar, door corona minder adviezen doorgegaan)

Maar de komende maanden zal dit cijfer zeker worden opgekrikt. Momenteel reeds 8 aanvragen voor diefstalpreventieadvies voor de komende weken. Een diefstalpreventiebezoek wordt uitgevoerd door de diefstalpreventieadviseur van de stad. Een huisbezoek duurt ongeveer één uur en wordt steeds ter plaatse gedaan.

Eveneens wordt ook de actie "wijkkijken" opgestart in die straten waar een woninginbraak heeft plaats gevonden. Hierbij checken gemeenschapswachten rudimentair of het voordeurslot van een woning inbraakwerend is. Tijdens deze actie werden vorig jaar 3302 woningen bezocht.

Traditioneel stijgen het aantal inbraken in het najaar. Het preventieteam zet dan ook, samen met de lokale politie, een aantal acties op om burgers te sensibiliseren in het najaar.

3. **Hoeveel gratis woningafwezigheidstoezichten zijn er door de Kortrijkzanen via de dienst criminaliteitspreventie aangevraagd en uitgevoerd in de zomermaanden juni, juli en augustus?**

Volgens actuele cijfers van de politiezone Vlas werden er tijdens de vooropgestelde periode 237 aanvragen ingediend voor de stad Kortrijk.

4. **Hoeveel postkaarten 'Veilige groeten uit Kortrijk' werden gedrukt en hoeveel werden er gebust? Werden alle deelgemeenten via deze postkaart gesensibiliseerd?**

In totaal werden er in Kortrijk 3000 postkaarten verdeeld. We kozen om de kaarten te verdelen in inbraakgevoelige buurten. In deze buurten of straten hebben in de voorbije jaren meerdere inbraken plaatsgevonden. Maar eveneens werden de tips verdeeld via de stadskrant, sociale media en website van de stad Kortrijk.

Deze actie werd gelijktijdig uitgevoerd in meerder steden en politiezones: Blankenberge, Brugge, Ieper, Koksijde, Kortrijk, Menen, Oostende en de politiezones ARRO Ieper, MIRA, RIHO en VLAS

5. Graag een overzicht van de inbraakcijfers voor de maanden juni, juli en augustus 2021 voor de volledige politiezone Vlas (Kortrijk, Kuurne en Lendeledede) en per soort inbraak (woning, tuinhuis, werfcontainer, bedrijfsvoertuig, auto,...)

6. Graag een overzicht van de inbraakcijfers van de laatste 3 jaar opgesplitst voor de volledige politiezone Vlas (Kortrijk, Kuurne en Lendeledede) per maand en per soort inbraak (woning, tuinhuis, werfcontainer, bedrijfsvoertuig, auto,...)

Beide vragen (5&6) werden door de lokale politie samen behandeld.

Voor de PZ Vlas stad Kortrijk – per maand vanaf 2018 – laatste 3 maanden rood omrand

(bron: ISLP PZ Vlas)

Inbraken in gebouwen

| | 2018 | | | | | | | | | | | | 2019 | | | | | | | | | | | |
|--|------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| KORTRIJK | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bedrijf | 6 | | | 2 | 1 | 2 | 1 | 9 | 7 | 2 | 6 | | | 1 | 3 | 1 | 1 | 4 | | 2 | 1 | 1 | 4 | |
| Bestuurlijk gebouw | | | 1 | | | | | | | | | | | | | | 1 | | | | | | | |
| Dienst | 1 | | | 1 | 1 | | 1 | | 2 | | | | | | | | | | | | 1 | | | |
| Financiële instelling | | | | | | | | | | | | | 1 | | | | | | | | | | | |
| Grote handelszaken | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | |
| Horeca | 2 | 2 | 3 | 2 | 1 | | 2 | 2 | 1 | 3 | | 1 | 2 | | 1 | 1 | | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | | |
| Onderwijsinstelling | | | 1 | 2 | | | 1 | | | | 2 | | 2 | | 1 | 1 | | 1 | 2 | 4 | | 1 | 2 | 1 |
| Openbare dienstverlening | | 1 | 1 | 3 | | | 1 | 1 | 4 | 2 | | 1 | | | | 1 | | | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 |
| Recreatie en cultuur | | 1 | 3 | 2 | | 2 | | 2 | | | | | | | | | | | | 1 | | | | |
| Religieus gebouw / plaats | | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | | | | |
| Specificatie | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 1 | 1 | | 1 | 1 |
| Spoorinfrastructuur (trein, tram, metro) | | | | | | | | | 1 | 1 | 1 | | | | | | | | | | | | | |
| Sport | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | | 1 | | | | 1 | 2 | 1 | | | 1 | | 1 | | 2 | | |

Maar vanaf 1 mei 2021 werd het terugvinden moeilijker door strengere privacyregels: alle contactgegevens op de chip van huisdieren werden automatisch op vertrouwelijk gezet. De inwerkingtreding van de door GDPR (algemene verordening gegevensbescherming) gedreven regels inzake de chipdatabank betekent niet alleen dat eigenaars van honden of katten expliciet toestemming moeten geven om hier geregistreerd te worden, maar ook dat het consulteren van de databanken van DogID en CatID op basis van de uitgelezen chip wordt beperkt: alleen dierenartsen, dierenasielen, het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen (FAVV), de federale politie en de dienst Dierenwelzijn hebben nog directe toegang.

Gemeentediensten, als volwaardige partner publieke partner in het dierenwelzijnsbeleid en de vele vrijwilligersorganisaties die zich het lot aantrekken van verloren gelopen dieren, zijn uitgesloten van rechtstreekse databankconsultatie. Dit bemoeilijkt ongetwijfeld de zoektocht naar de eigenaars van verloren gelopen huisdieren.

Probleem is dat diereigenaars niet altijd op de hoogte zijn van deze chipwijziging ten gevolge van de Europese GDPR-privacywetgeving. Vroeger waren alle gegevens openbaar. Door de nieuwe regelgeving zijn alle gegevens automatisch anoniem tenzij ze door de eigenaars openbaar gesteld worden.

Omdat gemeentebesturen enkel de gegevens van de dieren waarvan de eigenaar de gegevens op 'openbaar' heeft gezet, kunnen consulteren, lanceerde minister van dierenwelzijn, Ben Weyts, vanaf midden mei 2021 een sensibiliseringscampagne om Vlamingen met een huisdier op te roepen om zich kenbaar te maken in de online database en de chip van hun dier te linken aan hun rijksregisternummer zodat steeds de meest recente gegevens beschikbaar staan in de database. Dit verhoogt de kans op een reünie met het verloren gelopen dier aanzienlijk.

Ondersteunt het stadsbestuur de campagne van de Vlaamse overheid 'Check je Chip'?

<https://www.savab.be/nl/nieuws/nieuws-cat/vlaamse-overheid-start-met-campagne-check-je-chip.htm>
en <https://huisdierinfo.be/check-je-chip>

Zo ja, via welke kanalen (facebookpagina van de stad, facebookpagina van de politie website van de stad, stadsmagazine,...) van de stad werd a.d.h.v. het campagnemateriaal

<https://huisdierinfo.be/campagnemateriaal-check-je-chip-0> dat door de Vlaamse overheid ter beschikking werd gesteld, gecommuniceerd? Werden er oproepen tot het vrijgeven van data aan honden- en katteneigenaars gelanceerd?

Zo niet, waarom niet? Overweegt de stad dit alsnog te doen? Zo ja, wanneer en via welke kanalen?

Begin januari 2019 lanceerde minister van Dierenwelzijn, Ben Weyts, een chiplezer om baasjes van verloren huisdieren terug te vinden. <https://www.benweyts.be/nieuws/lezer-id-chips-van-dieren-voor-elke-gemeente> Elk gemeentebestuur kreeg toen ééntje cadeau t.w.v. 70 euro. Indien gewenst, kon men meerdere toestellen bijbestellen. Bestelde onze stad er toen ook bij? Over hoeveel chiplezer beschikt het stadsbestuur op vandaag?

Antwoord

Met de oprichting van de Kortrijkse adviesgroep Dierenwelzijn is er een versterkte communicatie tussen Stad Kortrijk en vertegenwoordigers van politiezone Vlas, de dierenartsen en verschillende expertenorganisaties. De nieuwe aanpak rond het chiplezen was bij de omschakeling onderwerp van overleg.

De adviesgroep heeft de taak om in samenwerking met de stadsdiensten op jaarbasis een forum te organiseren. Sensibilisering rond chiplezen staat alvast als thema genoteerd.

Sinds de gewijzigde wetgeving rond het inlezen van de chips voor huisdieren zijn de dagelijkse contacten tussen dierenartsen en klanten de voornaamste weg om deze nieuwe aanpak gekend te maken.

Ook via de communicatiekanalen van politiezone Vlas werd deze nieuwe aanpak gekend gemaakt. Via de Facebookpagina van de politiezone werd de boodschap 376 keer gedeeld, een breed bereik.

De procedure inzake een verloren huisdier verloopt steeds via politiezone Vlas. Zij beschikken in samenwerking met dierenasiel Leiestreek over alle materialen om de chip uit te lezen.

Vraag nr. 72 van raadslid Benjamin Vandorpe van 8 september 2021.

Kortrijkzanen in Afghanistan.

Hoeveel Kortrijkzanen zitten op dit ogenblik nog vast in Afghanistan, en wat is hun opdeling volgens enerzijds man/vrouw en anderzijds volwassenen/minderjarigen.

Antwoord

De stad heeft er geen zicht op hoeveel Kortrijkse inwoners er zich nog in Afghanistan bevinden.

Op 23 augustus ll. stelden we al de vraag aan de FOD buitenlandse zaken alsook aan de Belgische ambassade in Islamabad.

De FOD buitenlandse zaken liet weten dat zij helaas niet over gegevens beschikken om op de vraag van de stad te antwoorden.