

Bulletin van Vragen en Antwoorden

Jaargang 31 – nummer 4

april 2022

Vraag nr. 30 van raadslid M. Vandemaele van 7 januari 2022 (deel 3 – opmerkingen raadslid).

Op naar een nieuw mobiliteitsplan

De stad werkt aan een nieuw mobiliteitsplan. Daarvoor is het noodzakelijk om een goeie basisinformatie te hebben alvorens keuzes te maken. De antwoorden op onderstaande vragen zijn basisinformatie om een dergelijke oefening ernstig te maken. Daarom deze vragen:

1. Hoeveel kilometer gemeentewegen zijn er in Kortrijk?
2. Hoeveel meter/kilometer gemeentewegen (voor auto's, dus geen fietspaden/trage wegen) zijn er bij gekomen per jaar in Kortrijk sinds 1/1/2013?
3. Hoeveel laadpalen voor elektrische auto's zijn er in Kortrijk en wat is de evolutie per jaar sinds 1/1/2013 (indien mogelijk een opsplitsing privé/publiek)?
4. Hoeveel parkeerplaatsen voor wagens zijn er in Kortrijk? Graag een opsplitsing ondergronds-bovengronds en een evolutie per jaar sinds 1/1/2013.
5. Hoeveel parkeerplaatsen zijn er aangepast voor mensen met een beperking In Kortrijk? Graag de evolutie per jaar sinds 1/1/2013.
6. Hoeveel parkeerplaatsen worden door de stad beschouwd als 'P&R' plaatsen buiten de stad die bezoekers dan met het openbaar vervoer naar het centrum brengen? Zijn er cijfers over het gebruik van deze parkings? Indien mogelijk graag een overzicht per jaar sinds 1/1/2013.
7. Hoeveel shop and go plekken zijn er in de stad Kortrijk? Graag een evolutie per jaar sinds de invoering.
8. Hoeveel parkeerplaatsen voor fietsen zijn er in Kortrijk. Wat is de evolutie per jaar sinds 1/1/2013?
9. Hoeveel fietskluizen/overdekte fietsstallingen zijn er (aantal stallingen + aantal plekken) in Kortrijk. Graag de evolutie per jaar sinds 1/1/2013.
10. Hoeveel inwoners hebben een abonnement voor een betalende overdekte fietsstalling in Kortrijk? Graag de evolutie per jaar sinds 1/1/2013.
11. Wat is de evolutie per jaar van de fietsstraten sinds de invoering sinds 1/1/2013?
12. Hoeveel meter voetpaden werden hersteld? Graag een overzicht per jaar sinds 1/1/2013.
13. Vragen m.b.t het mobiliteitsplan:
 1. Wanneer werd het nu geldende mobiliteitsplan goedgekeurd op de Gemeenteraad?
 2. Wanneer was de laatste grote bijsturing van het circulatieplan (niet 1 of 2 straten, maar een gemeente-brede oefening)?
 3. Wanneer komt het nieuwe mobiliteitsplan ter goedkeuring op de gemeenteraad?
 4. Wat is de huidige stand van zaken om tot het nieuwe mobiliteitsplan te komen?
14. Hoeveel keer per jaar sinds 1/1/2013 werd het parkeerreglement aangepast?
15. Hoe is de evolutie per jaar en per parking m.b.t. de bezetting (betalende parkings).
16. Hoe groot is het aandeel betalende parkeerplaatsen ten opzichte van het totale aantal? Graag een evolutie per jaar sinds 1/1/2013.
17. Hoeveel meetplekken zijn er (en waar) m.b.t luchtkwaliteit? Wat zijn de belangrijkste vaststellingen uit deze metingen?

18. Hoeveel schoolstraten werden er ingevoerd sinds 1/1/2013? Graag per jaar de evolutie. Voor welke potentiële schoolstraten werd een voorbereidend traject uitgewerkt dat uiteindelijk niet heeft geleid tot een schoolstraat?
19. Het knippen van straten is een beproefde methode om de verkeersstromen anders te organiseren. Hoeveel straten (en welke) werden geknipt sinds 1/1/2013?
20. Zijn er op basis van de ongevallenstatistieken plekken die meer dan gemiddeld voorkomen? Zo ja, welke plekken?
21. Hoeveel (en welke) van deze zwarte punten werden aangepakt sinds 2013?
22. Op hoeveel plaatsen werden Fysieke snelheidsremmende maatregelen genomen (versmallingen, drempels,...) sinds 2013? Graag een overzicht van aantal en plekken per jaar.
23. Wat is de evolutie in het aantal fietsongevallen per jaar sinds 1/1/1 2013?
24. Heeft de stad plannen om volgende wandel/fietsdoorsteken te voorzien?
 1. Parking Kortrijksestraat met brug over de Heulebeek naar Site De Meestere
 2. Verkaveling Hof ter Melle naar Lagaeplein
 3. Verkaveling Hof ter Melle naar Wittestraat/ Lage Dreef
 4. Groenzone/fietspad Zwarte Reke naar Gullegemsestraat
 5. Stadsgroen Ghellinck – Gullegemsesteenweg
25. Wat is de evolutie m.b.t. deelfietsen. Graag een overzicht van aanbod (en indien mogelijkheid gebruik) per jaar sinds 2013.
26. Wat is de evolutie m.b.t. deelwagens. Graag een overzicht van aanbod (en indien mogelijkheid gebruik) per jaar sinds 2013.
27. Langsheen de bypass Heulebeek in de Warandestraat is een officieus wandelpad ontstaan dat op vandaag stopt tussen de velden.
 1. De brug over de Heulebeek op het einde van de private weg langsheen de Heulebeek in de Warandestraat is nu afgesloten door een buurtbewoner. Klopt het dat er geen doorgang mogelijk is voor voetgangers? Wil de stad hier iets aan veranderen?
 2. Is het de bedoeling dat er langsheen de bypass een officieel wandelpad komt dat connectie maakt met:
 1. De trage weg aan Pretjes Molen
 2. De groenzone Dwarsweg in de Tinekeswijk
28. Op de GR van 14/10/2019 stelde ik de vraag over de aanpak van de Rollegemse weg en de afwezigheid van wegmarkeringen en de slechte staat van de fietsstrook. Toe kreeg ik het antwoord dat dit aangepakt zou worden. Ondertussen is daar niets veranderd. Staat het aanpakken van de wegmarkeringen en de slechte staat van de fietsweg daar op e planning? Zo ja, wanneer?
29. In het verleden was er sprake van een vooronderzoek over de doortrekking van het Guldensporenpad vanaf de Ijzeren Poort in Marke (waar nu het Guldensporenpad eindigt) richting Lauwe via een bestaande doorgangsweg langs het spoor ten noorden van de spoorwegberm, vervolg via de Hermelijnstraat in Marke en een nieuw tracé langs het spoor richting Lauwe. Dat kaderde toen in het provinciaal fietsnetwerk. Heeft de stad hier recent overleg overleg gevoerd? Wat is de stand van zaken van dit onderzoek?µ

Opmerkingen raadslid M. Vandemaele:

“Vergeef mij dat ik blijf lastig doen over de antwoorden op de schriftelijke vragen die ik stel.

Eerst en vooral bedankt voor de extra informatie. Toch enkele opmerkingen/ vragen:

Bij vraag 3: de cijfers zijn bij elkaar op te tellen? Er zijn dus 40 publieke laadpalen vandaag?

Bij vraag 15: graag de jaarcijfers. De stad heeft deze zeker. Vroeger werden deze bezorgd aan de bestuurders van Parko en de Gemeenteraadsleden. Dus als die jaarcijfers vroeger beschikbaar waren dan moeten ze dat nu toch ook nog zijn.”

Antwoord

“Hierbij komen we terug op uw reactie onderstaand van 28 februari.

De aanvulling bezorgen wij als volgt:

De vraag naar extra informatie bij vraag 3: de cijfers zijn bij elkaar op te tellen? Er zijn dus 40 publieke laadpalen vandaag?

- De cijfers zijn inderdaad op te tellen om tot een totaal te komen. Er zijn op vandaag 40 publieke laadpalen.

De vraag naar extra informatie bij vraag 15: graag de jaarcijfers. De stad heeft deze zeker. Vroeger werden deze bezorgd aan de bestuurders van Parko en de Gemeenteraadsleden. Dus als die jaarcijfers vroeger beschikbaar waren dan moeten ze dat nu toch ook nog zijn.

- zie document in bijlage"

Vraag nr. 31 van raadslid B. Vandorpe van 15 februari.

Globale samenwerkingsovereenkomst VDAB-Stad Kortrijk.

Tijdens de gemeenteraad van 14/02/2022 was er voor Schepen De Coene geen mogelijkheid meer om te antwoorden op de vragen rond de timing van de samenwerkingsovereenkomst VDAB-Stad Kortrijk. Vandaar dat ze hierbij nog eens schriftelijk gesteld wordt:

- Wanneer wordt de globale samenwerkingsovereenkomst tussen VDAB en Stad Kortrijk verwacht?
- Op welke gemeenteraad, wordt deze ten laatste voorgelegd? Een effectieve datum.
- Wordt dit plan eerst op de gemeenteraad besproken, of komt ze eerst in de pers?

Antwoord

Wanneer wordt de globale samenwerkingsovereenkomst tussen VDAB en Stad Kortrijk verwacht?

Op welke gemeenteraad, wordt deze ten laatste voorgelegd? Een effectieve datum.

We voorzien de goedkeuring van de finale draft van de samenwerkingsovereenkomst door het stadsbestuur en W13 in april 2022. De agendering op de gemeenteraad is afhankelijk van de snelheid van goedkeuring door het bestuur van de VDAB.

Dit verhindert niet dat de concrete samenwerking volop verder loopt. Dit was niet evident, gezien de VDAB na een analyse van het Rekenhof ervoor heeft geopteerd om opdrachten niet meer via samenwerkingsovereenkomsten met een toelage te organiseren maar via aanbesteding in de markt te zetten. VORK heeft de aanbesteding gewonnen en heeft nu zekerheid voor vier jaar. JONK kan worden gecontinueerd binnen een regionaal ESF dossier. Op de Raad voor Maatschappelijk Welzijn van 14 februari 2022 werd de samenwerkingsovereenkomst voor de kinderopvang in het toekomstige nieuwe VDAB gebouw in Kortrijk goedgekeurd. VDAB is ook partner bij 't Werkt 3. Er is een nauwe samenwerking tussen team werk en activering Kortrijk en de cluster intensieve dienstverlening VDAB Kortrijk. Maandelijks is er een overleg om concrete, operationele afspraken te maken rond gemeenschappelijke doelgroepen, TWE, lopende projecten, samenwerking met andere partners.

Wordt dit plan eerst op de gemeenteraad besproken, of komt ze eerst in de pers?

Er is nog geen persmoment gepland.

Opmerking raadslid B. Vandorpe:

"Dankjewel Valerie om dit door te sturen,

Ik verwacht evenwel nog een antwoord van het CBS op de tweede vraag.

Namelijk op: "Wordt dit plan eerst op de gemeenteraad besproken, of komt ze eerst in de pers?"

Daarop kan enkel geantwoord worden met 'A. gemeenteraad' of 'B. pers'

Het feit dat er nu nog geen persmoment ingepland is doet niet ter zake, en is geen antwoord op de vraag.

Alvast bedankt om dit met de bevoegde persoon kort te sluiten."

Antwoord:

"Als er voor de raad wordt gecommuniceerd, is dit steeds onder voorbehoud van goedkeuring door de raad."

Vraag nr. 32 van raadslid B. Vandorpe van 16 februari 2022.

Kledingcontainers op grondgebied Kortrijk.

Gisteren 15/02/22 was er in het programma Factcheckers op VRT een reportage over kledingcontainers waarin burgers overtollige kleding achter kunnen laten. Dit zet aan tot enkele vragen:

1. Hoeveel dergelijke kledingcontainers bevinden zich op het grondgebied Kortrijk, en hoeveel daarvan op openbaar domein?
2. Welke procedure moet gevolgd worden om zo'n container te mogen plaatsen?
3. Welke organisaties hebben dergelijke kledingcontainers op het openbaar domein staan, en hoeveel per organisatie?
4. Dienen ze hiervoor een vergoeding te betalen? En indien ja, hoeveel bedraagt deze?

Antwoord

- 1. Hoeveel dergelijke kledingcontainers bevinden er zich op het grondgebied Kortrijk, en hoeveel daarvan op openbaar domein?**

	Kringloopwinkel	Hulpzorg	
Privaat	14	0	
Openbaar domein	23	18	
Totaal	37	18	55

De lijst met de locaties is terug te vinden op de website van de stad Kortrijk : [Afval - Textiel : kledij, schoeisel, linnen... | Kortrijk](#)

- 2. Welke procedure moet gevolgd worden om zo'n container te mogen plaatsen?**

Ik verwijs naar het "Bijzonder bestek 2018/004 – Concessie voor diensten" met als voorwerp: Inzameling Textielafval. U vindt het bestek terug in e-decision als bijlage aan het dossier 2018_CBS_01218 – goedgekeurd op 16/04/2018. De opdrachtgever hiervan is IMOG.

- 3. Welke organisaties hebben dergelijke kledingcontainers op het openbaar domein staan en hoeveel per organisatie?**

Zie vraag 1

- 4. Dienen ze hiervoor een vergoeding te betalen? En indien ja, hoeveel bedraagt deze?**

Ja. Zie concessie. Vergoeding stad Kortrijk voor 2021 bedraagt € 41250,70

Vraag nr. 33 van raadslid W. Vermeersch van 24 februari 2022.

EPC voor openbare gebouwen.

Het energieprestatiecertificaat (EPC) is verplicht voor publieke gebouwen waarin publieke organisaties gevestigd zijn die aan een groot aantal personen overheidsdiensten verstrekken. In Vlaanderen vallen lokale besturen, OCMW's en ook onderwijsinstellingen onder deze verplichting.

In eerste instantie was het EPC voor publieke gebouwen enkel verplicht voor grote gebouwen met een bruikbare vloeroppervlakte vanaf 1000 m². Sinds 1 januari 2013 geldt de verplichting ook voor gebouwen vanaf 500 m². Sinds 1 januari 2015 is het EPC verplicht voor gebouwen vanaf 250 m² bruikbare vloeroppervlakte. Hierdoor vallen de meeste gebouwen van lokale besturen ook onder de verplichting. De wetgever voorziet een uitzondering voor nieuwbouw waarvoor een geldig 'EPC bouw' beschikbaar is (vanaf 15/9/2016). Een EPC voor publieke gebouwen wordt opgemaakt door een erkende energiedeskundige type C of een interne energiedeskundige en is gebaseerd op het gemeten (werkelijke) jaarverbruik van de publieke organisatie.

Het EPC voor publieke gebouwen heeft ook als doel zowel publieke organisaties als burgers te sensibiliseren. Daarom moet het EPC uithangen op een voor het publiek duidelijk zichtbare plaats. Het Vlaams Energie en Klimaat Agentschap (VEKA) controleert deze verplichting. Als de publieke organisatie (de gebruiker van het gebouw) voor haar gebouwen niet over een geldig EPC beschikt, kan het VEKA de organisatie een administratieve geldboete opleggen van minimaal 500 euro en maximaal 5000 euro. Als bij controle blijkt dat het EPC niet met de werkelijkheid overeenstemt, kan het VEKA aan de energiedeskundige een boete opleggen tussen 500 en 5000 euro. Bij misbruiken of onvoldoende kwaliteit kan het VEKA de erkenning van de deskundige en/of de EPC's in kwestie intrekken.

Daarom volgende vragen:

- Beschikt onze stad over een energieprestatiecertificaat voor ieder gemeentelijk gebouw? Zo niet, waarom niet? Zo ja, zijn deze certificaten zichtbaar voor de bezoekers? Graag een vermelding van de plaats waar bezoekers elk EPC kunnen zien.
- Beschikt het OCMW van onze stad over een energieprestatiecertificaat voor ieder gebouw? Zo niet, waarom niet? Indien ja, zijn deze certificaten zichtbaar voor de bezoekers? Graag een vermelding van de plaats waar bezoekers elk EPC kunnen zien.

Antwoord

Voor al onze stadsgebouwen groter dan 500m² en de OCMW gebouwen werden de EPC certificaten opgemaakt en opgehangen bij de inkom van de desbetreffende gebouwen. Vanaf 1 januari 2023 wordt het EPC "publieke gebouwe"n vervangen door het EPC "niet residentieel". In afwachting van dat nieuwe certificaat kregen we als stad de toelating van het Vlaams Energie- en Klimaatagentschap (VEKA) om de huidige EPC certificaten niet meer te vernieuwen. Indien het nieuwe EPC certificaat niet residentieel opgemaakt kan worden, zal de stad deze meteen laten aanvragen.

Vraag nr. 34 van raadslid W. Vermeersch van 24 februari 2022.

Duwen de hoge energieprijzen onze inwoners richting OCMW?

De aanhoudend hoge energieprijzen vormen niet alleen een ernstig risico voor de lokale begroting, maar ook voor het budget van onze gezinnen. Energiekosten nemen immers ook bij hen een grote hap uit het budget. Nu de prijzen van elektriciteit en gas sterk gestegen zijn, kan de factuur erg hoog oplopen.

Basisrechten zoals water, verwarming en voeding zijn hierdoor voor veel mensen steeds moeilijker te bekostigen, vandaar onderstaande vragen:

- Merkt het OCMW een toename van armoede in Kortrijk en deelgemeenten sinds de felle stijging van de energieprijzen? Zo ja, kan dit onderbouwd worden met cijfers?
- Kloppen meer mensen aan bij het OCMW van Kortrijk gestuwd door de energieprijzen? Zo ja, kan dit onderbouwd worden met cijfers?
- In oktober 2021 nam de federale regering extra maatregelen om mensen te ondersteunen omwille van de stijgende energieprijzen tijdens het najaar 2021. Deze maatregelen werden beslist in de Wet van 15.12.2021 houdende maatregelen in het licht van de hoge energieprijzen in 2021 (BS 23.12.2021). Zo is het ook de opdracht van de OCMW's om tussen te komen voor mensen via het bestaande fonds gas-en elektriciteit. Dit fonds werd éénmalig versterkt met 16 miljoen euro, eind 2021 uitbetaald aan de OCMW's. Deze middelen kunnen besteed worden vanaf 1 januari 2022. Het streefdoel is de helft te besteden aan een tussenkomst in de factuur en de helft aan preventieve maatregelen. Op welk bedrag had het OCMW van Kortrijk recht en hoe werden/worden deze middelen besteed?
- Welke maatregelen neemt het OCMW van Kortrijk zelf of kan het zelf nog nemen om het risico te vermijden dat inwoners van Kortrijk en deelgemeenten door de hoge energieprijzen in armoede belanden?

Antwoord

Merkt het OCMW een toename van armoede in Kortrijk en deelgemeenten sinds de felle stijging van de energieprijzen? Zo ja, kan dit onderbouwd worden met cijfers?

OCMW Kortrijk merkt, net zoals de meeste OCMW's, een toename van mensen die de energiefactuur niet of moeilijk kunnen betalen. Toch wordt het exponentieel effect pas in de nabije toekomst verwacht. Enerzijds omwille van het sociaal tarief en anderzijds omdat er nog altijd heel wat Kortrijkzanen zijn die tot eind april een vast contract hebben.

Kloppen meer mensen aan bij het OCMW van Kortrijk gestuwd door de energieprijzen? Zo ja, kan dit onderbouwd worden met cijfers?

In januari en februari 2021 kwamen 61 mensen bij team Energie aankloppen, in diezelfde periode in 2022 zijn dat er 112. 55 van deze 112 mensen kwamen nooit eerder bij het OCMW langs.

In oktober 2021 nam de federale regering extra maatregelen om mensen te ondersteunen omwille van de stijgende energieprijzen tijdens het najaar 2021. Deze maatregelen werden beslist in de Wet van 15.12.2021 houdende maatregelen in het licht van de hoge energieprijzen in 2021 (BS 23.12.2021). Zo is het ook de opdracht van de OCMW's om tussen te komen voor mensen via het bestaande fonds gas-en elektriciteit. Dit fonds werd éénmalig versterkt met 16 miljoen euro, eind 2021 uitbetaald aan de OCMW's. Deze middelen kunnen besteed worden vanaf 1 januari 2022. Het streefdoel is de helft te besteden aan een tussenkomst in de factuur en de helft aan preventieve maatregelen. Op welk bedrag had het OCMW van Kortrijk recht en hoe werden/worden deze middelen besteed?

De eenmalige versterking voor Kortrijk bedraagt voor 2022 81.336 € extra. Dit ten opzichte van een 'regulier' bedrag van 95.092€. Dit zorgt dat er voor 2022 een 176.428,8€ subsidie vanuit de federale overheid komt. Deze middelen gaan naar tussenkomsten in energiefacturen van mensen die ze moeilijk kunnen betalen in het kader van het Kortrijks Energiefonds.

Welke maatregelen neemt het OCMW van Kortrijk zelf of kan het zelf nog nemen om het risico te vermijden dat inwoners van Kortrijk en deelgemeenten door de hoge energieprijzen in armoede belanden?

Kortrijk voorzag bij de budgetaanpassing al een forser bedrag om deze problematiek. In 2021 werd in totaal voor 171.898€ aan steun voor energiekosten (curatief en preventief) uitbetaald. Dit budget

werd voor 2022 naar 303.743€ opgetrokken. Dit bedrag omvat dus ook de eerder aangehaalde federale subsidies.

We communiceerden reeds begin december over de maatregelen die we nemen vanuit OCMW Kortrijk: <https://pers.kortrijk.be/204350-nieuw-kortrijks-energiefonds-helpt-gezinnen-in-het-betalen-van-de-energiefactuur>

De maatregelen komen in alle publicaties terug, gaande van de Stadskrant, Sien tot de wijkkranten.

Vraag nr. 35 van raadslid D. Wemel van 2 maart 2022.

Hoppin-punten in Kortrijk.

Van de 1000 Hoppinpunten die in deze regeerperiode gerealiseerd zouden moeten worden staat de teller eind vorig jaar op ... 59. Vlaanderen legde twaalf punten aan langs gewestwegen, de lokale besturen namen de rest voor hun rekening. Of beter: Leuven deed dat. Die stad is namelijk goed voor 43 van die 47 punten. Van de ruim 5 miljoen euro die de Vlaamse regering in de begroting van 2021 voorzag voor subsidies aan steden en gemeenten om Hoppin-punten aan te leggen, werd slechts 24.000 euro gebruikt. Twee lokale besturen vroegen een subsidie aan.

Wat is er aan de hand ?

Deze Hoppin- of overstappunten gaan naar de kern van het nieuwe mobiliteitsbeleid van de huidige en de vorige Vlaamse regering. Het oude model - de zgn. "**basismobiliteit**"- waarbij elke Vlaming een bushalte binnen een straal van 750 meter van zijn deur moest hebben - ging op de schop. In de plaats kwam '**basisbereikbaarheid**', een meer vraaggestuurd model waarin de combinatie van vervoersmiddelen centraal staat. Echter : de uitrol van dat nieuwe model – waarvoor vijftien 'vervoerregio's' plannen uittekenen en dat een omwenteling van jewelste zal betekenen voor het openbaar vervoer, en bij uitbreiding de mobiliteit in Vlaanderen – stopt. Het was eerst voorzien op 1 januari 2021 en werd inmiddels twee keer uitgesteld.

Informatie over de Hoppin-punten

- Van de 1000 overstappunten (Hoppinpunten) die essentieel zijn om de geplande hervorming van het Vlaamse openbaar vervoer mogelijk te maken, liggen er amper een 60 tal. Deze punten zijn moeten cruciale schakels worden, waar verschillende vervoerslagen (treinnet, kernnet, aanvullend net, vervoer op maat) samenkomen. Het worden dus punten waar je overstapt van de trein in een deelwagen of van de bus op een deelfiets,...
- De "grote" Hoppinpunten worden aangelegd door de entiteiten van de Vlaamse regering zoals AWW, De Werkvenootschap,...
- Het merendeel van de Hoppinpunten moet echter door lokale besturen worden uitgebouwd. En voorlopig zijn er slechts 47 zo'n punten, die bijna uitsluitend in Leuven terug te vinden zijn.
- De Vlaamse regering maakt een subsidiebedrag vrij van 10 miljoen in 2022 voor Hoppinpunten, afhankelijk van het Hoppinpunt is er een terugbetaling van 50 tot 100% <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/combimobiliteit/hoppinpunten#subsidieaanvraag-voor-de-aanleg-of-herinrichting-van-een-mobipunt>
- In 2021 werd amper enkele 10.000 euro's van de voorziene 5 miljoen subsidies gebruikt, voor amper 2 subsidieaanvragen

Vragen voor het stadsbestuur:

1. Hoeveel hoppin-punten zijn er gepland in Kortrijk?
2. Waar zijn deze gepland?
3. Welke mobiliteitsvormen zullen er aanwezig zijn?
4. Welke timing?
5. Zijn we al bezig met de subsidieaanvraag?
6. Welke budgetten voorziet de stad zelf?

7. Hoe past het in de regionale openbaarvervoerplannen van de vervoersregio?

Alvast dank voor uw antwoord

Antwoord

De vervoerregioraad keurde op 18 februari 2022 de unieke verantwoordingsnota goed voor 20 hoppinpunten in de vervoerregio. Daarvan zijn er 7 (deels) op grondgebied Kortrijk.

In het kader van de subsidieaanvraag voor hoppinpunten moet de projectstuurgroep (PSG) een unieke verantwoordingsnota goedkeuren van elk mobipunt. Daar alle minimale leden van de PSG deel uit maken van de vervoerregio, trad de vervoerregioraad op als projectstuurgroep voor de nota. De eerste stap richting subsidieaanvraag werd daarmee gezet.

Onderstaande punten zullen in het kader van het vervoer op maat bijkomend uitgerust worden met het regionaal deelfietsstelsel in functie van natransport naar regionale aantrekkingspolen, op bepaalde plaatsen moeten daarvoor nog (extra) stallingen geplaatst worden. Al deze mobipunten/hoppinpunten zijn gekoppeld aan een bushalte langs het kernnet. De timing is daarom ook gekoppeld aan het ingaan van het nieuwe busnetwerk.

Locatie	Type Hoppinpunt	Huidige mobiliteitsvormen	Noodzakelijke aanpassingen bij subsidieaanvraag (minimumeisen)	Raming noodzakelijke aanpassingen (excl btw)	Subsidie mogelijkheid (let op niet alle kosten zijn subsidiabel)
1. Bissegem Station	lokaal hoppinpunt	treinstation, laadpaal, fietsstallingen, deelfietsen Donkey, parkeerplaats voor personen met een handicap, bushalte 'station' op ca 250m	hoppinzuil (https://www.mobipunt.be/onepage/mobx/), fietsstallingen, toegankelijke aanleg bushaltes, blindengeleiding zebrapaden	Nog verschillende opties mogelijk en nog te verfijnen.	100% met max € 50K

2. Evolis	lokaal hoppinpunt op korte termijn en regionaal op lange termijn	carpoolparking met fietsstallingen en laadpaal elektrische wagens, bushalte, 'autosnelweg E17'	fietsenstalling deelfietsen	€ 561	geen subsidie aanvraag mogelijk omdat halte niet toegankelijk is aangelegd. Op korte termijn niet gekozen om daarin te investeren gezien AWW ontwerptraject heeft opgestart voor het gedeelte tussen de rotonde
------------------	--	--	-----------------------------	-------	---

					Cowboy henk en Q8
3. Heule-plaats	lokaal Hoppinpunt	toegankelijke bushalte 'Heule Markt', fietsenstallingen, parkeerplaatsen voor personen met een handicap, deelfietsen Donkey, laadpaal voor elektrische wagens	plaatsen Hoppinzuil	€ 8 920	100% met max van € 50K
4. Hoog Kortrijk	regionaal Hoppinpunt	Park & Ride, toegankelijke bushalte 'Kinopolis Xpo' (m.u.v. blindengeleiding)	parkeerplaats voor personen met een handicap + fietsenstalling	€ 3 091	50% van de kosten met max van € 250K
5. Sint-Jansput	lokaal Hoppinpunt	toegankelijke bushalte 'Kortrijk Sint-Jansput' (m.u.v. blindengeleiding), fietsenstallingen, deelwagen Overleie	hoppinzuil, fietsenstallingen deelfietsen, blindengeleiding op de bushaltes	ten laste van AWV	niet van toepassing

6. Kortrijk Station	inter-regionaal Hoppinpunt	treinstation, toegankelijke bushaltes, taxistandplaatsen, parkeerplaatsen voor personen met een handicap, deelfietsen Bluebike, deelfietsen Donkey, laadpaal in omgeving zuidkant, deelwagens in omgeving zuidkant	Hoppinzuil + (tijdelijke) stallingen deelfietsen	te bekijken in kader van Stationsproject	theoretisch 50% van de kosten met max van € 500K maar te bekijken in kader van het Stationsproject
7. Industriezone Harelbeke -Zuid <i>(deels op grondgebied Kortrijk, deels op grondgebied Harelbeke)</i>	lokaal hoppinpunt	toegankelijke bushalte 'Katoenspinnerij', private laadpaal voor elektrische voertuigen	blindengeleiding op de bushaltes (Harelbeke), fietsstallingen, parkeerplaat voor personen met een handicap	€ 17 470,20 (Kostenverdeling Kortrijk-Harelbeke nog te bekijken)	50% met max € 50K

Momenteel is er nog een traject lopende rond deelwagens en toegankelijke bushaltes. Deze worden onderling afgestemd en samengelegd met de inzichten van het mobiliteitsplan zodat toekomstgericht kan bepaald worden op welke locatie er nog lokale en buurt hoppinpunten kunnen worden ingericht en volgens welke financierings- en subsidiemechanismen. Voor andere dan bovenstaande hoppinpunten moet nog een unieke verantwoordingsnota worden gemaakt en ter goedkeuring worden voorgelegd aan de PSG.

Vraag nr. 36 van raadslid P. Soens van 8 maart 2022.

RUP.MEWAF.

Sedert enige tijd is het windstil aangaande het RUP MEWAF.

Vandaar volgende vragen:

1.

Graag een stand van zaken op dit moment.

2.

Graag een tijdlijn met betrekking tot toekomstige acties (welke stappen worden tegen welke datum gezet?).

3.

Welke invulling zal nu aan dit uitgestrekt gebied gegeven worden?

Graag ook bijgevoegd een plan van de site met de verschillende invullingen.

Antwoord

1. Stand van zaken op dit moment

Eind 2019 werd de startnota van het RUP goedgekeurd en werd daarover een inspraakperiode georganiseerd tot eind januari 2020. Sinds begin 2020 tot nu is vooral op volgende punten verder gewerkt aan het plan:

- Tijdens de inspraakperiode werden heel wat opmerkingen geformuleerd. Deze werden gebundeld en geïnventariseerd. Er werd bekeken op welke punten het plan op basis van deze bemerkingen moest/kon worden bijgesteld, ermee rekening houdend dat de basisdoelstellingen van het plan worden aangehouden. Tegenstrijdige bemerkingen werden ten opzichte van elkaar afgewogen. Het gaat daarbij zowel om aanpassingen aan het plan zelf, als verder onderzoek om het plan te optimaliseren. Dit met zowel aandacht voor een doordachte ontwikkeling van het gebied, als het creëren van een leefbare buurt. Zo werd er bijvoorbeeld bijkomend onderzocht of het wenselijk is om een deel van de gronden te bestemmen in functie van openbaar nut.
- Het plan werd verder uitgewerkt/ verfijnd. De startnota van een RUP is de eerste aanzet tot de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan. Het bevat de ideeën en uitgangspunten ervan, maar nog geen gedetailleerd plan. Het voordeel om op dat moment reeds een inspraakperiode te organiseren is dat de bemerkingen van de omwonenden/betrokkenen reeds in het begin van het proces gekend zijn en er nog meer mogelijkheden zijn om hiermee rekening te houden. Het nadeel is dat de procedure op dat moment nog heel wat stappen te doorlopen heeft en er nog heel wat zaken onderzocht moeten worden, wat de nodige tijd vraagt.
Eén van deze punten is de ontsluiting van het gebied. De Vlaamse Overheid onderzoekt momenteel of het wenselijk is om het kruispunt Iepersestraat/Brugsesteenweg herin te richten als lichtengeregeld kruispunt.
- Doordat het binnengebied van het RUP een gedifferentieerde bestemming krijgt, is het een voorwaarde dat het RUP MEWAF pas kan worden gefinaliseerd als de verschillende eigenaars van het binnengebied tot een akkoord komen over hoe de lusten en ook lasten van het plan worden verdeeld onder elkaar. Dit proces wordt parallel met het RUP gevoerd, maar is uiteraard een verzwarende factor voor een snelle doorloop van de procedure. De gesprekken hierover zijn lopende en we hopen zo snel mogelijk tot een akkoord te komen. Er werd en wordt dus op verschillende fronten verder gewerkt aan het RUP of parallelle trajecten. Op basis hiervan wordt momenteel gewerkt aan het finaliseren van de scopingnota van het RUP.

2. Tijdljn met betrekking tot toekomstige acties (welke stappen worden tegen welke datum gezet?)

De eerstvolgende stap in de planning is het afronden van de scopingnota, zodat deze ter goedkeuring kan worden voorgelegd aan het CBS. Streefdatum hiervoor is mei 2022. Nadien zal hierover teruggekoppeld worden naar de buurt.

Hoewel de verdere timing afhankelijk is van de opmerkingen die daaruit voorkomen, gaan we er voorlopig van uit dat de volgende stap in de procedure (goedkeuring voorontwerp RUP) kan genomen worden in het najaar van 2022.

Nog verder vooruitkijken is moeilijk, omdat de verdere stappen van het RUP afhankelijk zijn van het al dan niet bereiken van een akkoord tussen de eigenaren van het binnengebied. Indien dit vlot verloopt, dan moet de opmaak van het ontwerp RUP en uiteindelijk de definitieve goedkeuring van het RUP mogelijk zijn tegen eind 2023.

3. Welke invulling zal nu aan dit uitgestrekt gebied gegeven worden? Graag ook bijgevoegd een plan van de site met de verschillende invullingen

Als uitgangspunt voor de herinvulling van het gebied stond van in het begin een gedifferentieerde invulling voorop. Volgende functies moeten een plek krijgen in het gebied:

- KMO's: Er is een duidelijke nood aan ruimte voor kleine en middelgrote ondernemingen binnen de stad. Gezien de huidige bestemming voor (milieubelastende) bedrijvigheid en de goede ontsluiting voor dergelijke functies is het één van de basisideeën om kleinschaligere

bedrijvigheid hier een plek te geven. Uiteraard is het niet de bedoeling om de huidige bestemming voor milieubelastende bedrijvigheid te behouden. Een herbestemming is sowieso aan de orde.

Gekoppeld aan de KMO-ontwikkeling wordt ook beperkt ruimte geboden voor kantoren, dit op schaal van het gebied.

- **Wonen:** Het binnengebied is quasi volledig omrand door bestaande woonbebouwing. Op een aantal plaatsen is het ruimtelijk aangewezen om een afwerking van deze woonbebouwing te voorzien.
- **Groen:** Een aanzienlijk stuk van het terrein zal ingevuld worden voor groen. Groen kan een kwalitatieve overgang vormen tussen wonen en bedrijvigheid, en kan tevens een verbindende functie opnemen. De groene zone zal tevens een drager zijn voor een fietsverbinding door het gebied en zal de waterbuffering voor de bebouwde zone opnemen. Het bijkomend groen kan een meerwaarde betekenen voor de omgeving. Op vandaag is geen groene bestemming aanwezig in het gebied.

Deze basisideeën kregen reeds een invulling in de startnota van het RUP. Het inrichtingsplan uit de startnota is hieronder opgenomen.



Op basis van het proces dat sindsdien is gevoerd worden verdere aanpassingen aan het plan verder doorgevoerd.

Deze aanpassingen zijn in hoofdzaak het gevolg van de inspraakperiode over de startnota van het RUP. Het bijgestelde plan zal samen met de conceptnota worden goedgekeurd door het CBS. Nadien zal het bijgestelde plan voorgesteld worden aan de brede buurt.