KUURNE 2035

COLOFON

Dit document is een publicatie van:
Intercommunale Leiedal
President Kennedypark 10 - BE-8500 Kortrijk
tel +32 56 24 16 16 - www.leiedal.be
maart 2020

Ontwerpers:
Nele Vandaele
Hannelore Fabri

In samenwerking met:
Els Nulens

Opdrachtgever:
Gemeente Kuurne

De Burgemeester:
Francis Benoit

De Schepen van Ruimtelijke Ordening:
Ann Messelier

De Algemeen Directeur:
Els Persyn

INHOUDSOPGAVE

1. KUURNE 2035 4
1.1. UITGANGSPUNTEN 4
1.2. DOELSTELLINGEN 7
1.3. METHODIEK 8
1.4. EINDRESULTAAT 10
1.5. PROJECTSITES 10

2. ONTWERPPRINCIPES. 12
2.1. EEN GROENER KUURNE 12
2.2. EEN VERSTERKTE IDENTITEIT VAN HET CENTRUM 16
2.3. EEN VERSTERKTE RELATIE MET WATER 30
2.4. EEN MEER DUURZAME MOBILITEIT 32

3. CENTRUM VAN KUURNE 42
3.1. OMGEVING DAMIER 44
3.2. KERK EN MARKTPLEIN 48
3.3. GEMEENTEHUIS 52
3.4. PASTORIE 56
3.5. LEIEBOORDEN 60
3.6. TRAMSTATIE 64

4. TOEKOMSTVISIE RENBAAN 68
4.1. VISIE 74
4.2. PIENTER EN WIJZER 86

5. OMGEVING SINT-PIETER 90
5.1. MASTERPLAN SINT-PIETER 90
5.2. UITVOERING MASTERPLAN 92
5.3. HERBESTEMMING PIENTER 96
5.4. HERBESTEMMING WIJZER 98

6. VERVOLG. 101

1. KUURNE 2035

Het gemeentebestuur van Kuurne wil werken aan een leefbaar en levendig Kuurne dat klaar is voor de toekomst. Op welke manier dit gerealiseerd kan worden, werd onderzocht in de uitvoeringsgerichte ruimtelijke visie Kuurne 2035.
Hoe moet het centrum van Kuurne er in 2035 uitzien? Dat is de vraag die in het traject "Kuurne 2035" centraal gesteld werd. Samen met de inwoners, ondernemers, handelaars, jongeren, sporters, wandelaars, klanten ... werd nagedacht over een leefbare en levendige toekomst voor de gemeente. Voldoende ver vooruit kijken, was daarbij essentieel.
'Kuurne 2035' wil een samenhangende en gedragen visie vormen waar alle ontwikkelingen de komende 15 jaar in Kuurne aan getoetst kunnen worden. Naast een globaal kader werden een aantal specifieke gebieden en projecten meer in detail uitgewerkt.
Een aantal zaken kunnen op relatief korte termijn gerealiseerd worden, andere zijn veeleer toekomstmuziek op langere termijn.

1.1. UITGANGSPUNTEN

Er werden in het verleden reeds heel wat studies en plannen opgemaakt. Deze werden niet van tafel geveegd, maar werden als uitgangspunten, als vertrekpunt genomen bij de opmaak van "Kuurne 2035" . De belangrijkste geven we hieronder mee:

- **Parkeerstudie (2016)**
  De parkeerstudie stelde een aantal aanpassingen aan het parkeerbeleid voor, zoals een mogelijke uitbreiding van de blauwe zone, maatregelen om het verkeer vlotter naar de onderbezette centrumparkings Vlaskouter en Damier te leiden, en het invoeren of uitbreiden van het shop&go-systeem.
  Bovendien bevestigt de studie dat het centrum van Kuurne – zelfs met de geplande projecten – over voldoende parkeercapaciteit beschikt, maar dat die capaciteit vandaag nog niet optimaal benut wordt.

- **Pienter en Wijzer op Renbaan (2018)**
  De schoolgebouwen van Pienter en Wijzer verkeren in slechte staat. In plaats van beide gebouwen op te lappen, kan één grote nieuwe school een alternatief zijn. Uit de haalbaarheidsstudie is gebleken dat de steentjesparking aan de Renbaan een haalbare locatie is voor de nieuwe school. Een mogelijke inplanting, oppervlakte en budget werden voorgesteld.

- **Hernieuwbare Energie (2019)**
  Samen met Intercommunale Leiedal en enkele externe experts onderzocht Kuurne hoe het verder kan inzetten op hernieuwbare energie. Zo werd een mogelijk tracé voor de uitbreiding van het warmtenet in het centrum onderzocht.

- **Masterplan Sint-Pieter (2016)**
  In 2016 werd – op een participatieve manier – een masterplan

5

OVERZICHTSKAART VAN BESTAANDE PLANNEN, PROJECTSITES, PUBLIEKE GEBOUWEN...

opgemaakt voor de omgeving van Sint-Pieter. Het plan voorziet niet alleen een groene as voor voetgangers en fietsers die de publieke functies met elkaar verbindt, maar ook een aantal bijkomende bouwmogelijkheden in de woonzone, een vergroening van de parking, een toekomstige herbestemming van de kerk en een betere oversteekbaarheid van de Brugsesteenweg. Het plan werd nog niet gerealiseerd.

- **Masterplan Vlaspark (2013)**
  Het masterplan Vlaspark wil Kuurne stap per stap dichter bij de Leie brengen. Een eerste inrichting van het park is al een feit, maar op termijn moet de zone tussen het centrum en de Leie een ruim en levendig park van zo'n 30 hectare worden. Het ontwerpteam Delva Landscape en Plusoffice architects werd geselecteerd voor deze opdracht op basis van de open oproep Winvorm in 2013.

- **Centrumvernieuwing (2020)**
  Attractief, verkeersveilig en bereikbaar. Dat moet het centrum van de toekomst worden. Een aantal centrumstraten wordt tijdens deze legislatuur heraangelegd en krijgt een gescheiden rioleringsstelsel. De plannen hiervoor zijn in opmaak, de werken gaan in 2020 van start. Er werd een studiebureau aangesteld voor het opmaken van de plannen.

- **Studie groenzones Kuurne (2010)**
  Het onderzoek maakt duidelijk welke ingrepen nodig, wenselijk, mogelijk zijn m.b.t. de 7 groengebieden in Kuurne om hun rol in hun omgeving te optimaliseren. In de studie werd een wenselijk circuit weergegeven dat de open ruimtes verbindt en werd bekeken welke stukken nog niet bestaan en wat mogelijke alternatieven zijn.

- **Woonstudie 2016-2020 (2016)**
  Een bijkomende woonbehoefte is er in Kuurne niet volgens de woonstudie. Kuurne beschikt immers over voldoende aan te snijden gronden om aan de woningbehoeftes van de Kuurnse bevolking te voldoen. Voor Kuurne is er 5,6 keer zoveel aanbod als behoefte. Deze woonstudie wordt geactualiseerd voor de periode 2021-2026.

- **Actieplan Bouwkundig Erfgoed (2017)**
  In het actieplan werd voor alle panden die op de inventaris bouwkundig erfgoed staan in de gemeente Kuurne een ontwikkelingsprofiel geschetst en een locuswaarde bepaald. Deze locuswaarde geeft aan hoe waardevol het lokaal bestuur dit bouwkundig erfgoed vindt.

Volgende studies zijn lopende, waardoor er nog geen rekening mee gehouden kon worden bij de opmaak van Kuurne 2035. De resultaten van deze studies zouden wijzigingen teweeg kunnen brengen aan de plannen van Kuurne 2035:

- KR8
- Studie KBK
- Patrimoniumstudie
- Meerjarenplanning 2020-2025
- ...

Conclusies

Uit deze studies halen we een aantal belangrijke conclusies die we als vertrekpunt nemen voor Kuurne 2035:

- Er is onvoldoende kwalitatieve groene ruimte in Kuurne
- De bestaande groene ruimtes moeten beter met elkaar verbonden worden
- Er is meer dan voldoende woonaanbod
- Er is voldoende parking in het centrum
- De centrumparking Vlaskouter is onderbenut
- De nieuwe school voor Pienter en Wijzer kan op de steentjesparking aan de renbaan komen

1.2. DOELSTELLINGEN

Om een leefbaar en levendig centrum te bekomen dat klaar is voor de toekomst, wil de gemeente werken aan volgende 4 doelstellingen:

Een groener Kuurne

Een versterkte identiteit van het centrum

Een sterkere relatie met water

Een meer duurzame mobiliteit

Wanneer we deze doelstellingen realiseren, bekomen we een centrum dat klimaatproof en toekomstbestendig is.

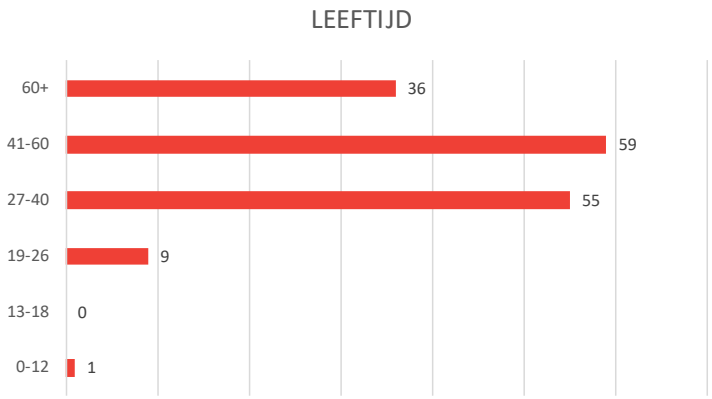
Om deze doelstellingen te kunnen waarmaken, werden een aantal strategieën uitgewerkt. Deze strategieën werden toegepast op de gebieden en projecten die op vandaag het meest aan de orde zijn: het project centrumvernieuwing, de ontwikkelingen aan de Leieboorden en site Damier, de ontwikkelingen op de site van de renbaan, de uitvoering van het masterplan Sint-Pieter…

1.3. METHODIEK

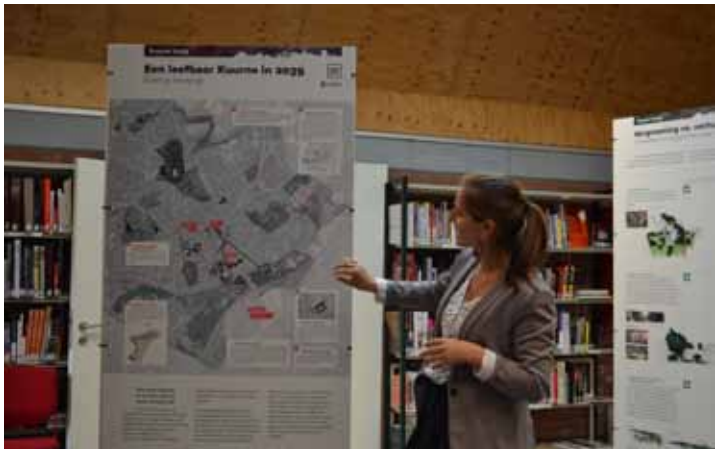
De ruimtelijke visie "Kuurne 2035" werd op een geïntegreerde en participatieve manier opgemaakt. De betrokkenheid en gedragenheid bij een brede groep actoren is immers van groot belang.

In de aanloop naar een tentoonstelling verzamelde het gemeentebestuur heel wat input van sleutelfiguren en experts via gesprekken en een workshop waarbij ontwerpend onderzoek centraal stond, dit in samenwerking met externe experte Els Nulens. Op de voorstellen, schetsen en ideeën die zich tijdens die eerste fase hebben gevormd werd feedback gevraagd via een tentoonstelling, verschillende presentaties en een digitale bevraging. Aan deze digitale bevraging namen 227 Kuurnenaren deel.

De feedback van de bevraging werd meegenomen in een tweede workshop. Tijdens deze workshop werden de plannen aangepast aan de feedback, werden een aantal bijkomende sites in detail bekeken en werd een actieplan opgemaakt voor het gemeentebestuur.



LEEFTIJDEN DEELNEMERS DIGITALE BEVRAGING KUURNE 2035



9

FOTO'S WORKSHOP,
TENTOONSTELLING BIBLIOTHEEK,
PRESENTATIES

1.4. EINDRESULTAAT

Het resultaat is een ruimtelijke visie hoe Kuurne er in 2035 zou kunnen uitzien. Het is een wensbeeld waar stap voor stap naar gewerkt kan worden. In het volgende hoofdstuk wordt beschreven welke basisprincipes en strategieën de gemeente wil hanteren bij toekomstige projecten om de voorvermelde doelstellingen waar te maken.

Kuurne 2035 omvat ook meer gedetailleerde inrichtingsschetsen voor de verschillende projectsites waar meer in detail op gewerkt werd. Deze ontwerpen demonstreren hoe de basisprincipes toegepast kunnen worden in concrete projecten. De inrichtingsschetsen werden verbeeld met een aantal referenties en schetsen.
De studie omvat een overzichtsplan van het centrumgebied tussen de Leie en de Brugsesteenweg waarop de inrichtingsschetsen voor de verschillende projectsites werden ingetekend. Dit zijn nog geen definitieve inrichtingsplannen, maar een eerste aanzet van waar deze sites in de toekomst naartoe kunnen.

1.5. PROJECTSITES

In de eerste workshop werd gefocust op het openbaar domein in het centrum en werden volgende projectsites meer in detail bekeken:

- Omgeving kerk en gemeentehuis
- Omgeving vlaspark/parking damier/pastorie
- Omgeving Tramstatie
- Omgeving Leieboorden

In de tweede workshop werden volgende sites meer in detail bekeken:

- Omgeving renbaan
- Omgeving Sint-Pieter

met een verdere verdieping en uitwerking van het openbaar domein in het centrum:

- Tramstatie en omgeving
- Omgeving marktplein en kerk

OVERZICHTSKAART
ONTWERPSCHETSEN
PROJECTSITES KUURNE 2035

publieke gebouwen
appartementen
woningen
ondernemingen

2. ONTWERPPRINCIPES

2.1. EEN GROENER KUURNE

2.1.1. Verharding in Kuurne

In de straten en op de pleinen van het centrum van Kuurne is er zeer weinig groen aanwezig. Ook rondom de publieke gebouwen is er zeer veel verhard en is er weinig verblijfskwaliteit.
Kuurne heeft vandaag een verhardingsgraad van 37%. Dit is extreem hoog; Ter vergelijking: Vlaanderen heeft een verhardingsgraad van 16% en de meeste Vlaamse gemeenten vallen tussen 10-20%. Ontharden en vergroenen is in Kuurne dus nog meer aan de orde dan elders in Vlaanderen.

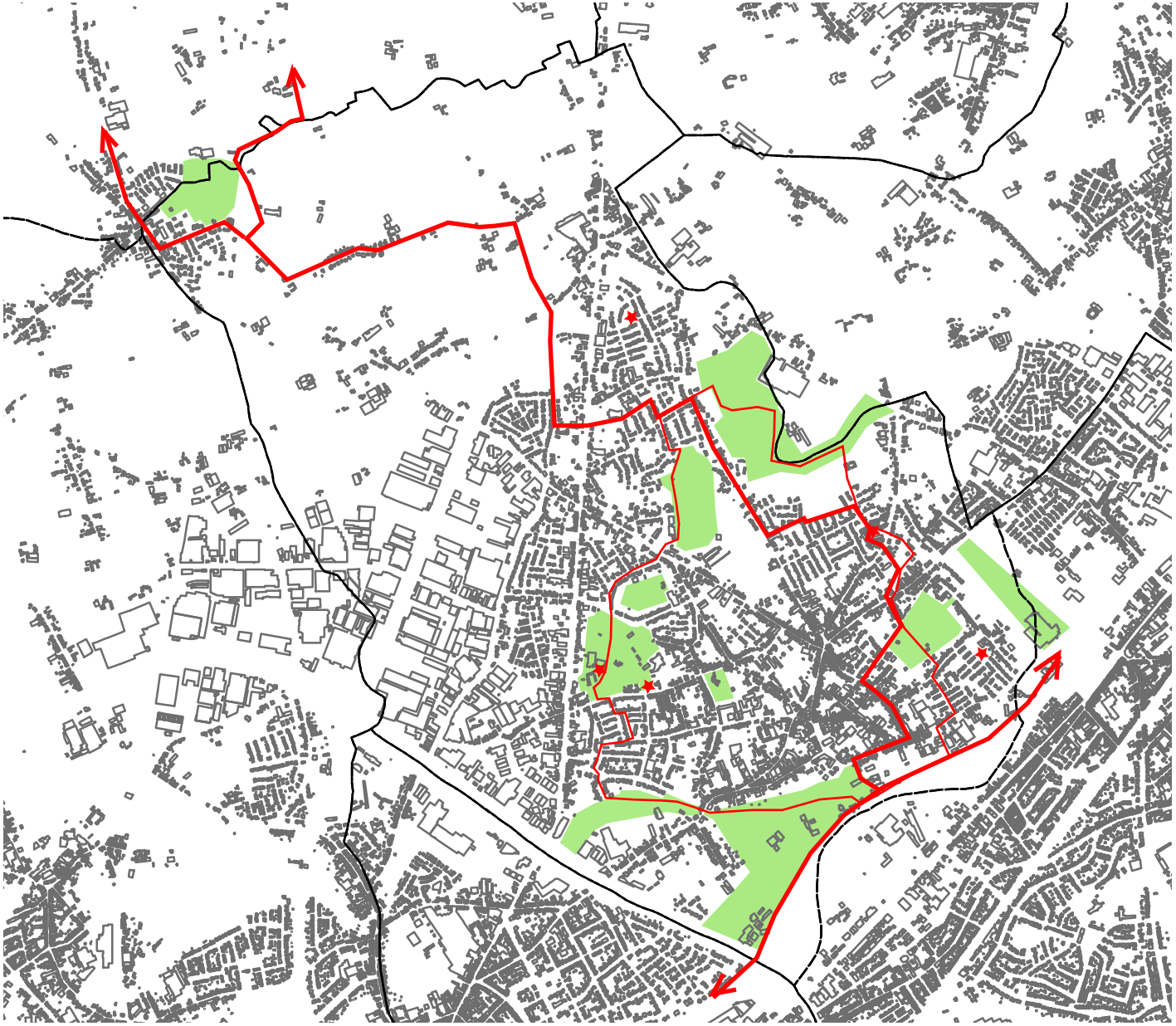
BETONRAPPORT

DETAILFICHE **KUURNE**

WEST-VLAANDEREN • OPP: 1012 HA • INW: 13 219

		PLAATS (OP 308 GEMEENTEN)	VLAAMS GEMIDDELDE
VERHARDING Woningen, gebouwen, straten parkings	37%	7	14%
RUIMTEBESLAG Wonen, werken, mobiliteit, recreatie	65%	16	33%
BETONSNELHEID open ruimte per dag verloren tussen 2005 – 2015	47 m²/dag	290	201 m²
LEEFDICHTHEID Inwoners per hectare bebouwing. Hoe hoger de leefdichtheid, hoe efficiënter het ruimtegebruik	28 inw/ha	65	25 inw/ha
EVOLUTIE LEEFDICHTHEID Met hoeveel inwoners stijgt of daalt de bewoning per hectare (2005–2015)	+0 inw/ha	38	-1 inw/ha
BESCHIKBARE BOUWGROND Oppervlakte open ruimte bedreigd door betonnering	130 ha	178	258 ha

BETONRAPPORT KUURNE 2018



OVERZICHTSKAART GROENZONES
EN LINKEN UIT STUDIE
GROENZONES 2010

GEMEENTELIJK VOETGANGERSCIRCUIT
EN MISSING LINKS
UIT STUDIE GROENZONES 2010

2.1.2. Waarom vergroenen?

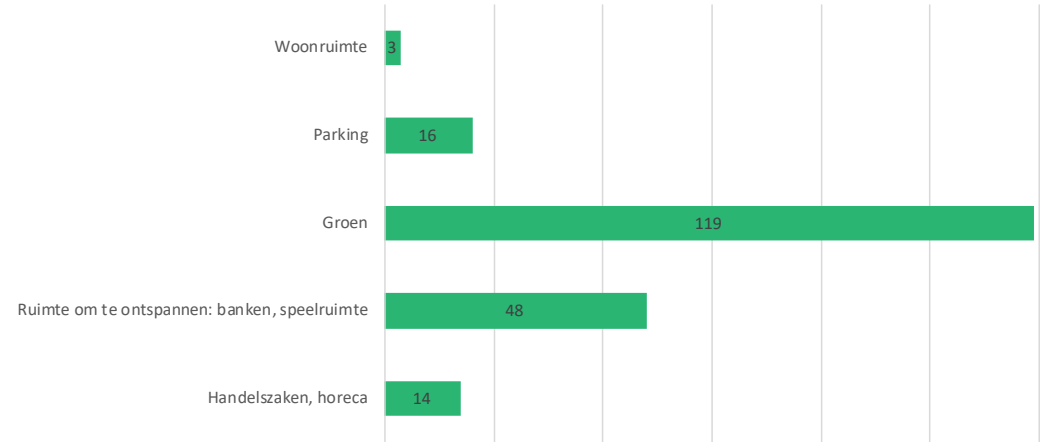
Door de klimaatverandering verwachten we tijdens de winter steeds meer overstromingen, en in de zomer vaker en meer extreme hitte en droogte. Onze straten en publieke ruimte zijn hier niet tegen bestand. Door de grote verhardingsgraad is het hitte-eilandeffect in het centrum van Kuurne nog groter dan erbuiten.

De inrichting van de publieke ruimte en de straten moet aangepast worden aan deze gevolgen van het veranderende klimaat. Dit kunnen we doen door te ontharden en meer ruimte te voorzien voor groen en water. Meer groen in het centrum van Kuurne (straten en pleinen) kan 's winters voor waterinfiltratie en in de zomer voor verkoeling zorgen. Het aanplanten van bomen zorgt bovendien voor bijkomende schaduwplekken.

Naast positieve klimaateffecten, levert vergroening ook meer leefbare en aantrekkelijke straten en publieke ruimtes op met meer verblijfskwaliteit, zorgt dit voor meer biodiversiteit en heeft het een positief effect op de fysieke en mentale gezondheid van de inwoners. Een groot aantal nieuwe ontwikkelingen nam heel wat open ruimte in beslag, waardoor we nu extra aandacht willen hebben voor bijkomend groen in het centrum. Ook met de bestaande groenzones moeten we zeer aandachtig omgaan.
Uit de bevraging is bovendien zeer duidelijk gebleken dat de Kuurnenaren meer groen wensen in het centrum.

Een aantal centrumstraten wordt met de centrumvernieuwing heraangelegd en krijgt een gescheiden riolering. Een ideale kans om meteen ook in te zetten op meer ruimte voor groen en water. Een alternatief wegprofiel werd onderzocht voor meer ruimte voor groen, water en traag verkeer in de straat.

ANTWOORDEN UIT DE BEVRAGING KUURNE 2035
WAT MIST HET CENTRUM VAN KUURNE NOG VOLGENS JOU?



KLIMAATVOORSPELLINGEN (BRON: KLIMAATPORTAAL VLAANDEREN)

Hoogimpactscenario voor 2100 in Vlaanderen

elke
2 jaar
droogte i.p.v. elke 20 jaar

elke
4-5 jaar
extreme droogte

38%
meer neerslag in wintermaanden

stijging van overstromingskans met
factor 5-10

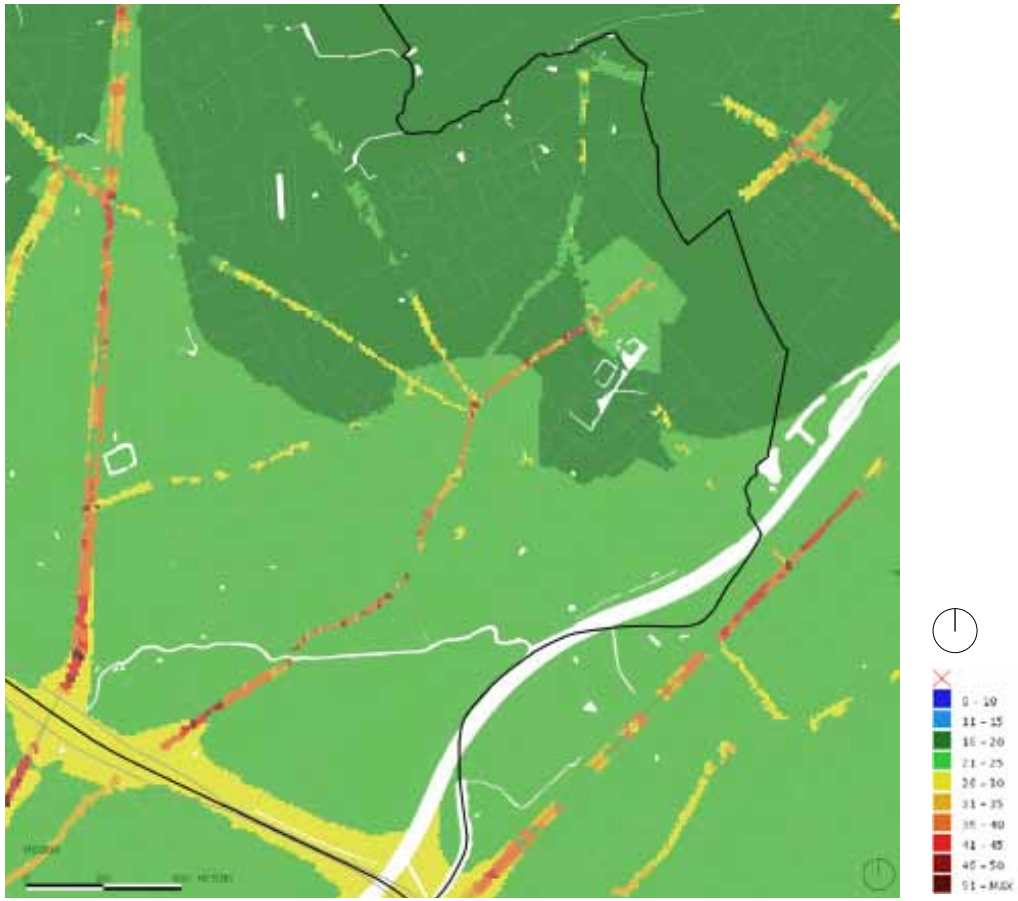
Voor 2100 in Kuurne als we niets veranderen aan onze manier van leven:

52
hittegolfdagen i.p.v. 5 nu

Stijging van de gemiddelde temperatuur
+6,1°C

239
droge dagen per jaar i.p.v. 175 nu

Gemiddelde temperatuur in augustus
26,4°C
i.p.v 17,3°C nu



LUCHTKWALITEIT IN KUURNE (BRON: VMM (WMS), JUNI 2019)

2.2. EEN VERSTERKTE IDENTITEIT VAN HET CENTRUM

2.2.1. Kuurne vroeger en nu

Kuurne ontstond en ontwikkelde zich als kerkdorp rond de Sint-Michielskerk. Behalve rond haar historische kern (met nieuwe straten rond de kerk) breidde de gemeente vooral uit langs haar invalswegen. Vanaf de jaren '50 zorgde de aanleg van verscheidene nieuwe wijken (verkavelingen) voor een toename van de bebouwing. De parochie Sint-Pieter ligt iets noordelijker en ontstond ten zuiden van de kruising van de Brugsesteenweg (N50) met de weg van Kuurne naar Lendelede. Pas halverwege de 20e eeuw groeide deze kern verder uit.

HISTORISCHE FOTO LEIEBOORDEN

HISTORISCHE FOTO KUURNE

HISTORISCHE FOTO KUURNE

KUURNE ANNO 1940–2005, METAMORFOSEN, ©INTERCOMMUNALE LEIEDAL

BEBOUWING

NIEUWE BEBOUWING (AANGROEI T.O.V. VORIGE PERIODE)

OVERSTROMINGSGEBIED

RIVIER/MEANDER/KANAAL

VIJVER

BEEK

BOS

1940

1960

1980

2005

KASTEEL COUCKE VROEGER EN NU

TRAMSTATIE VROEGER EN NU

DORPSTRAAT VROEGER EN NU

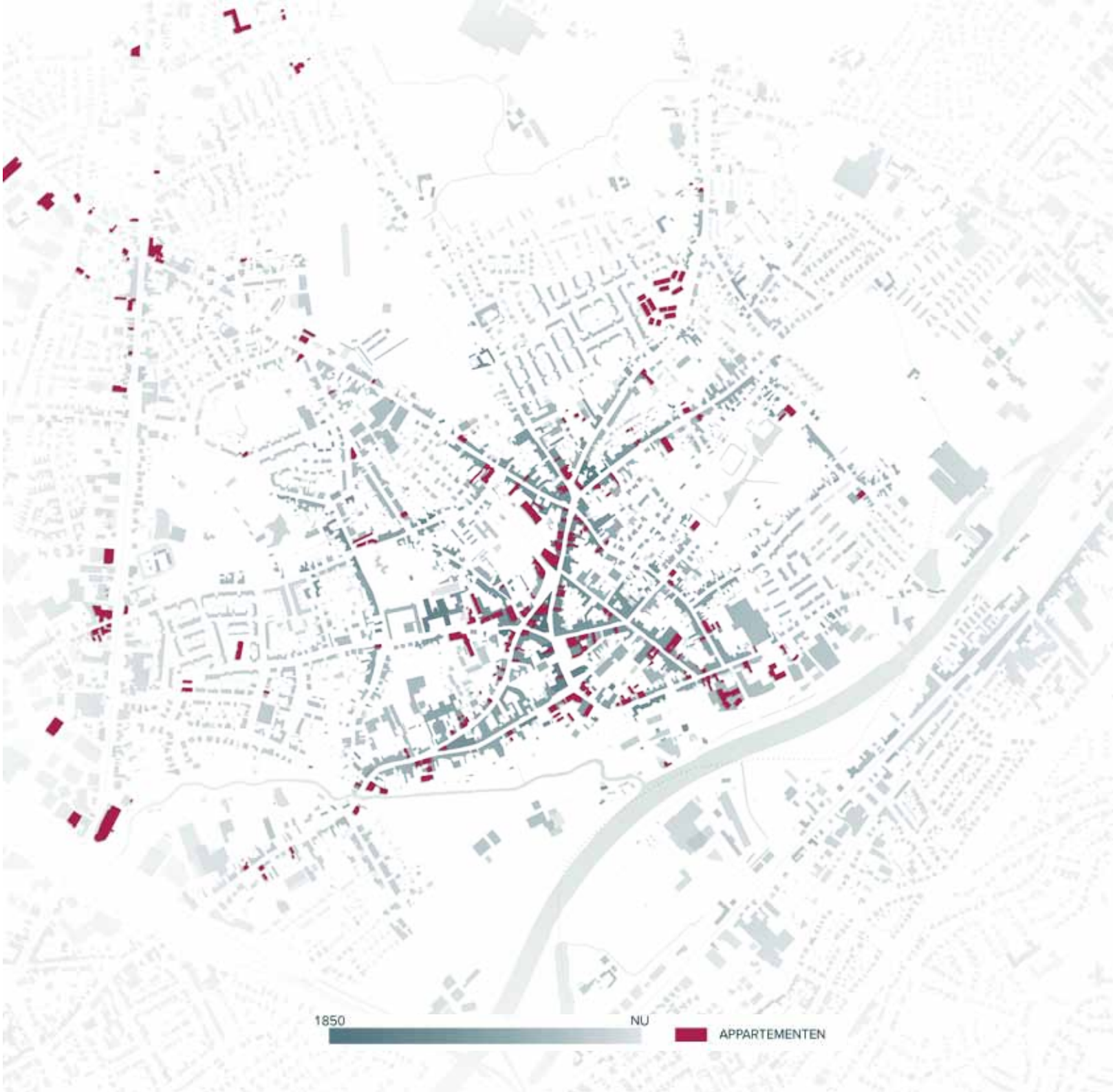
2.2.2. Appartementisering

Kuurne is zijn dorpsgevoel doorheen de jaren steeds meer verloren. Systematisch worden panden opgekocht en ingeruild voor appartementen, in een gemeente waar eigenlijk geen groeiopgave is. Het aanbod aan voor woningen bestemde gronden overtreft immers reeds ruimschoots de vraag.

Wat doen deze appartementen met het dorp? Wat brengen ze bij aan de identiteit van de gemeente? De problematiek van appartementisering betreft meer dan alleen smaak en architectuur. Het is een vraagstuk van korrel, schaal, identiteit en kwaliteit van de straat. Nieuwe appartementen worden niet altijd even goed aan het bestaande straatbeeld aangepast, waardoor het karakter van de gemeente ingrijpend verandert.

VOORBEELDEN VAN APPARTEMENTEN IN HET CENTRUM VAN KUURNE

APPARTEMENTEN EN HISTORISCHE BEBOUWING IN HET CENTRUM



2.2.3. De juiste woning op de juiste plaats

Het lijkt goed een aantal principes te hanteren bij de verdere beoordeling van bijkomende wooneenheden in Kuurne. Dit om te vermijden dat Kuurne verder verdicht aan een groot tempo zonder dat hierbij een kwaliteitstoename is. Een eerste oefening leidde tot een aantal principes die kunnen helpen om de identiteit, leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en beeldkwaliteit van Kuurne te bewaken:

PRINCIPE 1
Rijwoningen zijn de eerste keuze. Appartementen sparen we voor bijzondere plekken:

- **De moeilijke hoeken**
- **Plaatsen waar een ontwikkeling een meerwaarde kan zijn voor de buurt, door bijvoorbeeld een publieke groenzone te voorzien**
- **Om de randen van een publieke ruimte meer leven in te blazen**

Kuurne moet op zoek naar een nieuwe bouwtraditie. Er kan een pleidooi gevoerd worden voor iets anders dan appartementen. Een herintroductie van de rijwoning kan een oplossing bieden aangezien deze wel past bij de dorpse uitstraling en schaal.

Appartementen beantwoorden echter wel de noden en woonwensen van enkele specifieke doelgroepen. Het is dus niet zo dat er geen appartementen meer toegelaten mogen worden, wel moeten ze op de juiste plaats én op de juiste manier (met aandacht voor de beeldkwaliteit) ingeplant worden.

PRINCIPE 1: REFERENTIE MOEILIJKE HOEKEN

PRINCIPE 1: REFERENTIE APPARTEMENTEN IN PARK

PRINCIPE 1: REFERENTIE APPARTEMENT AAN PLEIN

PRINCIPE 2
Wees kritisch over wat afgebroken mag worden. De bestaande bebouwing levert een grote bijdrage aan de identiteit van de gemeente. Daarom streven we zo veel mogelijk naar renovatie in plaats van nieuwbouw.
De locuswaarden van de gebouwen opgenomen in het actieplan bouwkundig erfgoed dienen als leidraad te worden genomen.

In het huidige straatbeeld zien we veel diversiteit. Een levendige, authentieke straat vraagt geen terugkeer naar een verleden dat er niet meer is, maar wel respect voor haar historiek en de waardevolle gebouwen. Heel veel bestaande panden, hoe banaal ze er soms ook uit zien, dragen bij aan de identiteit van de gemeente. Het is essentieel de beeldbepalende gebouwen en het bestaand historisch weefsel te koesteren en te behouden. Vernieuwing is goed, maar dit dient op een gepaste manier te gebeuren met respect voor het historisch weefsel.

PRINCIPE 2: VOORBEELDEN VAN BEELDBEPALENDE GEBOUWEN IN KUURNE

PRINCIPE 3
Bij nieuwbouw of renovatie moet de gevel (breedte, hoogte, materialisatie, kleur...) en de dakvorm afgestemd worden op de bestaande gebouwen in de straat.

Naast de typologie is de beeldkwaliteit van de architectuur van groot belang om goede straten te maken. Gevels hebben naast het puur esthetische ook een impact op het veiligheidsgevoel, de leesbaarheid van de straat en het al dan niet plezierig of aangenaam zijn om er langs te wandelen. Een verticale ritmering van de gevels in een straat maakt het wandelen korter en interessanter. Afstanden langs gevels met lange, horizontale lijnen, daarentegen, lijken langer en vermoeiender. Smalle eenheden, talrijke deuren en verticale gevelstructuren dragen bij tot een intensere en meer aangename wandeling.

PRINCIPE 3: UIT BEELDKWALITEITSPLAN KORTRIJK: HOMOGENE VS HETEROGENE GEVELRIJ

Homogeniteit in de architectuurtaal van de bebouwing zorgt voor een aangenaam straatbeeld. Bij verbouwing of nieuwbouw dienen de perceelsbreedte, het bouwvolume, de kroonlijsthoogte, de dakvorm, de ritmering van de gevel, de raamverdelingen, de materialiteit en kleur van de gevel afgestemd te worden op de bestaande gebouwen in de straat. Homogeniteit in het straatbeeld kan ook op een hedendaagse, architecturaal verantwoorde manier. Er dient gestreefd te worden naar een architectuur die expressie zoekt in de dieptewerking van de gevel en met een hoogwaardige detaillering.

PRINCIPE 3: REFERENTIE
HEDENDAAGSE HOMOGENE GEVELRIJ

PRINCIPE 4

We streven naar een levendige straat met voldoende grote ramen op het gelijkvloers aan de straatkant, zodat je letterlijk het leven erachter kan zien. Dat zorgt niet alleen voor meer sociale controle en dus meer veiligheid, het is ook aangenamer om voorbij te wandelen. Een reeks garagepoorten of kleine bad- of slaapkamerramen worden zoveel mogelijk vermeden.

Levendige straten ontstaan door een voordeur om de 5 m, leefruimtes aan de straat en licht dat 's avonds brandt. Straten verliezen hun levendigheid en kwaliteit door inkomportieken en garagepoorten van appartementen in gevels van 30 m breed met kleine slaapkamerramen aan de straat waarachter zich geen leven afspeelt.

PRINCIPE 4: SIMULATIE: GEVELS DIE NIET DAN WEL VOOR EEN LEVENDIGE STRAAT ZORGEN

De kwaliteit van de gelijkvloerse verdiepingen speelt een cruciale rol in de algemene aantrekkelijkheid van een straat. Lange blinde muren, dun gezaaide deuren, garagepoorten en anonieme inkomportieken hebben hun stempel gedrukt op onze steden en gemeenten en zorgen voor een doods en onaantrekkelijk straatbeeld. Visueel contact tussen binnen en buiten, tussen het gelijkvloers en de publieke ruimte is echter essentieel. Een aangename straat heeft transparante, uitnodigende en actieve gevels met een eenvoudige en leesbare opbouw waarvan je begrijpt wat er achter zit.

PRINCIPE 5
Nieuwe appartementsgebouwen krijgen een ondergrondse parking zodat er ruimte overblijft voor een groene tuinzone. We streven bij nieuwe projecten naar maximaal 50% bebouwing en verharding per perceel. Nieuwe projecten moeten bovendien voldoende en vlot toegankelijke fietsenstallingen voorzien.

Het is belangrijk dat mensen die in een appartement wonen toegang hebben tot voldoende nabijgelegen groene buitenruimte. Indien parkeren bovengronds gebeurd, is het voor veel sites niet mogelijk om nog een (collectieve) tuinzone in te richten.

Bovengronds parkeren zorgt voor meer verharding op de site waardoor waterinfiltratie moeilijker wordt en hittestress kan optreden. Voor nieuwe projecten is het daarom aangewezen om het parkeren ondergronds te voorzien en dit zo veel mogelijk onder de gebouwen.

De gemeente wil duurzame vormen van mobiliteit stimuleren. Daarom moeten er voldoende en vlot toegankelijke fietsenstallingen voorzien worden bij alle nieuwe projecten. Zo worden de bewoners gestimuleerd de fiets te nemen in plaats van de wagen.

PRINCIPE 5: REFERENTIE TUINEN VAN PUURS – ONDERGRONDS PARKEREN MAAKT COLLECTIEVE TUIN MOGELIJK

2.2.4. Meerwaarde voor de buurt

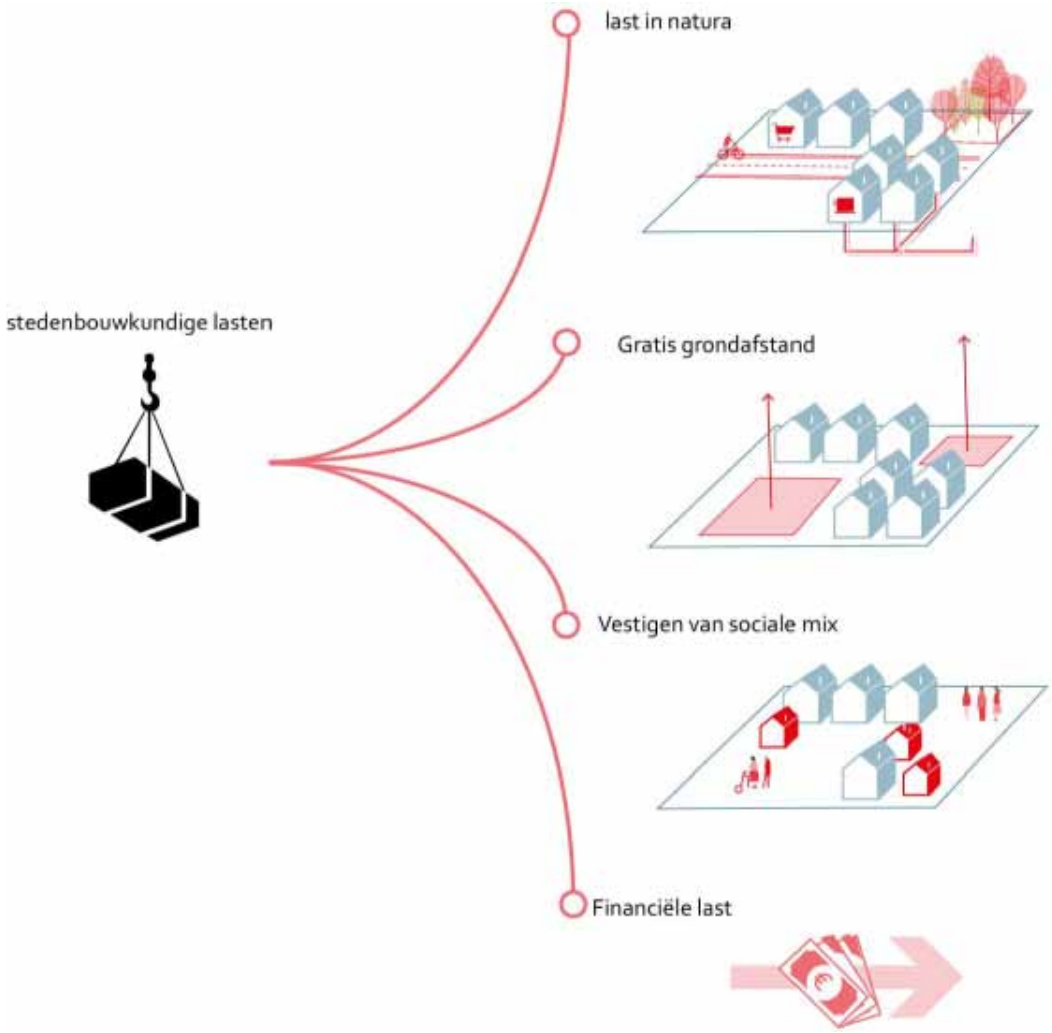
Woonbehoeftestudies wijzen uit dat er vandaag geen nood is aan bijkomend woonaanbod in Kuurne. De gemeente zou op de rem kunnen staan bij het vergunnen van nieuwe woonprojecten.

Wanneer er bijkomende wooneenheden toegelaten worden, kan hierbij een meerwaarde gecreëerd worden voor de buurt. Bijkomend woonaanbod betekent in veel gevallen immers extra verkeersbewegingen, parkeerdruk en andere mogelijke vormen van overlast. De gemeente kan de verplichting opleggen om dit te compenseren.

De gemeente kan een maatschappelijke return halen uit deze projecten door lasten op te leggen bij omgevingsvergunningen. Zo kan er geld terugstromen naar de gemeente voor de aanleg van publieke groene ruimte en andere nodige voorzieningen of kan de ontwikkelaar verplicht worden zelf een publieke groenzone aan te leggen, een stuk grond af te staan, een trage verbinding te realiseren...

De gemeente kan een beleidskader opmaken voor deze lasten. Het is belangrijk dat initiatiefnemers zicht hebben op het kader waarbinnen gewerkt wordt. Per bijkomende wooneenheid zou een vaste last opgelegd kunnen worden. Anderzijds is het wenselijk om bij de specifieke projecten waar publieke instanties grote investeringen doen die ook de private ontwikkelingen ten goede komen, ook de grootste lasten via onderhandeling op te leggen.

Er dient een duidelijk verband te zijn tussen de lasten die opgelegd worden en de vergunde werken. Bovendien moet de last evenredig zijn tot de winst horende bij het project. Als vuistregel wordt vaak gehanteerd dat de lasten bij vergunningen niet hoger mogen zijn dan 50% van de meerwaarde van de grond, niet van de constructie door bepaalde bestemmingswijzigingen of flankerende initiatieven door de overheid (bv. aanleg park).



SCHEMA TYPES LASTEN
BRON: 'INZET VAN LASTEN BIJ OMGEVINGSVERGUNNINGEN', DEPARTEMENT OMGEVING, 2019
HTTPS://ARCHIEF-ALGEMEEN.OMGEVING.VLAANDEREN.BE/XMLUI/BITSTREAM/HANDLE/ACD/256341/LASTEN_OMGEVINGSVERGUNNING.PDF

2.2.5. Beeldkwaliteit publieke ruimte

De inrichting van het publiek domein werd in het verleden meestal ad hoc aangepakt. Daardoor is er weinig eenheid en herkenbaarheid in de publieke ruimtes in het centrum van Kuurne. De gebruikte materialen, banken, verlichting, beplanting, bomen… zijn verschillend van plek tot plek.

In de toekomst wordt er gestreefd naar meer eenheid en herkenbaarheid in de publieke ruimte van Kuurne. Er zal gewerkt worden aan een vaste catalogus die geleidelijk aan opgebouwd wordt. Door steeds verder te werken op reeds gebruikte materialen kan de catalogus steeds verfijnd en bijgesteld worden. De catalogus kan starten met de materialen, beplanting, straatmeubilair... die gebruikt zullen worden in de centrumvernieuwing gedetailleerd bij te houden. Door systematisch dezelfde materialen te gebruiken, zal er meer eenheid ontstaan in de publieke ruimte van Kuurne.

Er kan in de catalogus een onderscheid gemaakt worden tussen het centrumgebied en de woonwijken meer aan de randen van de gemeente. Zo wordt het voor iedereen intuïtief duidelijk wanneer je het centrum binnen komt en verlaat.

Bij de keuze van materialen en objecten dienen deze aan volgende drie eisen afgetoetst te worden:

- Comfort
- Functionaliteit
- Esthetiek

MARKTPLEIN KUURNE

PARKING DAMIER

PUBLIEKE RUIMTE GASTHUISSTRAAT

PUBLIEKE RUIMTE VOOR HET GEMEENTEHUIS KUURNE

2.2.6. Kleinhandel

Een goed draaiend handelsapparaat is essentieel om het karakter en de levendigheid van het centrum te behouden en te versterken.

De Provincie West-Vlaanderen, Intercommunale Leiedal en Unizo West-Vlaanderen werken samen aan de studie KI:SS (Kernversterking door Innovatie: Samen Sterk in West-Vlaanderen). Deze studie wil inzetten op kernversterking door te sturen naar een kwalitatief winkelaanbod en handelsapparaat in alle West-Vlaamse steden en gemeenten.
De studie wil de vernieuwings van de handelskernen en de lokale ondernemers stimuleren en hen zo klaarstomen voor de toekomst die in feite al onze dagelijkse realiteit geworden is.

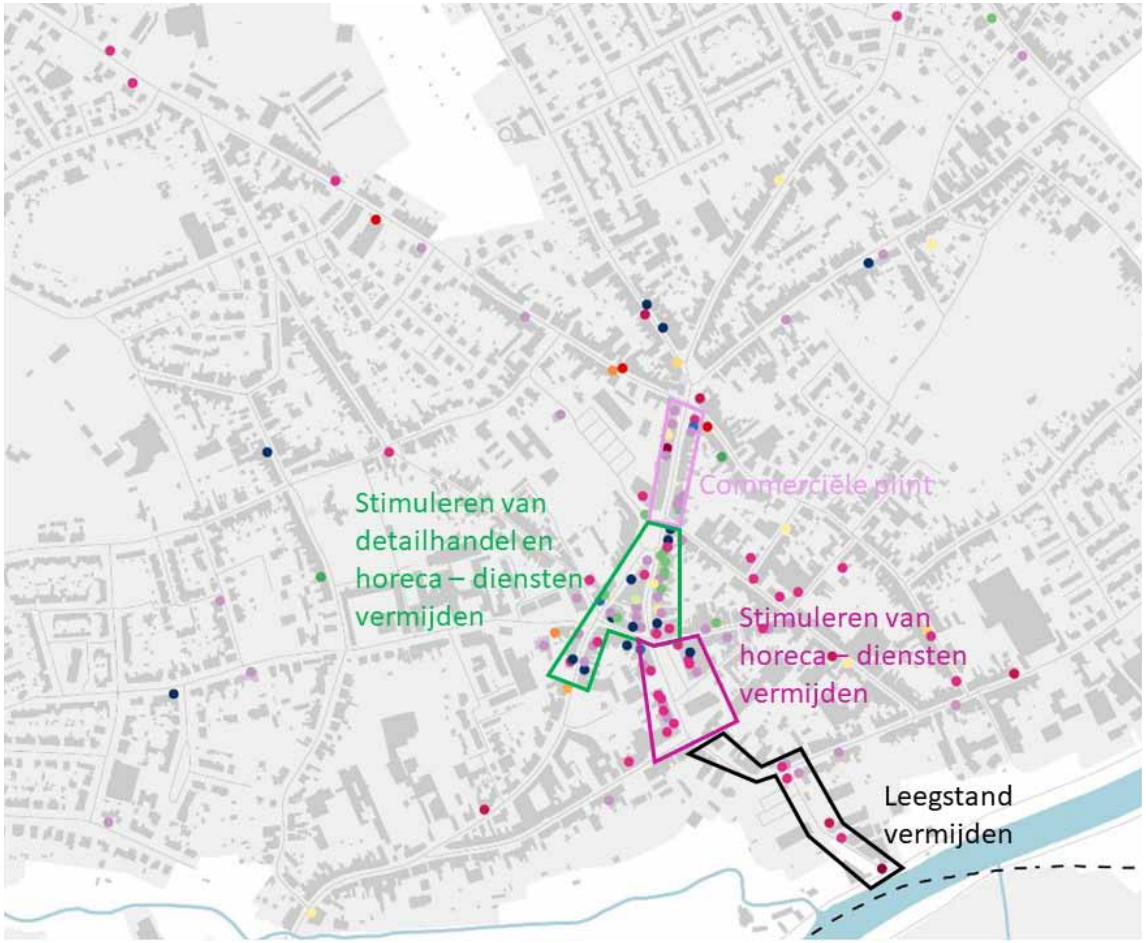
In de studie 'KI:SS' werd reeds een analye van de detailhandel in Kuurne opgemaakt ern werden een aantal aanbevelingen gedaan. De studie werd nog niet afgerond.

Kuurne heeft een goed draaiend handelsapparaat. Er is een concentratie van detailhandel in een straal van 400 m rond het marktplein. Door de grote densiteit van de bebouwing in het centrum zijn er heel veel woningen gelegen in een straal van 800 m rondom het marktplein. Er is daardoor een zeer groot potentieel om met de fiets of te voet te winkelen in het centrum. Door het gebrek aan verblijfskwaliteit is te voet winkelen in het centrum vandaag echter niet zo aangenaam.

De herinrichting van de centrumstraten met de centrumvernieuwing zal door het verhogen van de verblijfskwaliteit, het vergroenen van de straten en het voorzien van degelijke wandel- en fietspaden, wandelen en fietsen in de kern stimuleren. Dit is zeer positief voor de lokale handelaars.

In de studie KISS werden reeds een aantal aanbevelingen geformuleerd m.b.t. kleinhandel in Kuurne:

- Inzetten op een clustering van detailhandelszaken in een compact winkelgebied binnen de kern (kernwinkelgebied)
- Afbakenen van winkelarme zones
- Geen nieuwe detailhandelsconcentraties buiten de kernen toelaten en bestaande detailhandelsconcentraties buiten de kernen niet laten uitbreiden
- Bij vernieuwing van winkelpanden de oppervlakte voldoende groot voorzien
- Supermarkten en buurtwinkels (of andere trekkers) in de kern behouden
- Vermijden dat supermarkten zich vestigen langs verbindingswegen/steenwegen
- Inzetten op verblijfskwaliteit in het publiek domein
- Behoud gelijkvloerse handels- of dienstenfuncties bij appartementen in kernwinkelgebied
- Bij nieuwe appartementen in het kernwinkelgebied in de plint handelsruimtes voorzien die voldoende hoog en ruim zijn



VOORSTEL KERNWINKELGEBIED (UIT STUDIE KISS, VERSIE JANUARI 2020)

2.3. EEN VERSTERKTE RELATIE MET WATER

2.3.1. Relatie met de Leie herstellen

Van oudsher waren gemeenten goed gelinkt aan hun landschap. Dorpen zijn echter steeds verder komen te liggen van hun open ruimte waardoor deze relatie meer en meer verdween.
In Kuurne is de relatie tussen het leven in het dorp, de Leie en het open landschap rondom bijna volledig verdwenen. Het verschil tussen het dorp en een stad is niet meer voelbaar door het gebrek aan groen en open ruimte. Vaak keren woningen en andere functies hun achterkant naar het groen en het water.

De Leie is te zoeken achter een bocht in de straat, en dan nog eens achter de bocht. Hoewel de Leie zich op amper 400 m van de kerk van Kuurne bevindt, is deze afstand in de mental map van de bewoner veel groter. Er is geen voelbare link tussen het centrum en de Leie.

De Leie is echter een zeer grote troef voor het dicht bebouwde centrum van Kuurne. De relatie met de Leie terug versterken kan helpen om het dorpsgevoel in Kuurne terug te krijgen, kwalitatieve groene open ruimte te creëren, een gevoel van oriëntatie te geven en wat meer openheid in de straten te creëren. Bovendien is de Leie de verbinding voor voetgangers en fietsers naar een grootschalig open en groen landschap, naar een groter netwerk van fiets- en wandelpaden.

2.3.2. Ruimte voor water in het publiek domein

Hoewel er een aantal beken door Kuurne stromen, zijn deze vaak ingekokerd, waardoor ook hier de relatie met water grotendeels verdwenen is. In het verharde en verstedelijkte centrum van Kuurne is er bovendien niet veel water aanwezig in de publieke ruimte.
Ruimte voor water in de stedelijke omgeving zorgt er echter voor dat er beter omgegaan kan worden met de verschillende klimatologische effecten: de stedelijke run-off neemt af, de grondwatertafel wordt aangevuld, verkoeling vindt plaats aan het wateroppervlak door verneveling, groenblauwe netwerken vormen een aangename omgeving om te vertoeven tijdens hittegolven... Kortom, de gemeente reguleert de waterketen beter en heeft een positieve invloed op de hittestress.

Ruimte voor water betekent niet alleen ruimte geven aan rivieren, maar ook op kleinere schaal het openleggen van beken en grachten, water zichtbaar maken in de publieke ruimte en zones voorzien voor waterinfiltratie- en buffering.

Wanneer beken worden opengelegd en buffer- en infiltratiebekkens worden aangelegd, kan bovendien best ingezet worden op natuurlijke bermen. Deze zorgen voor een betere waterinfiltratie, gaan erosie tegen, hebben een grotere beeldkwaliteit en maken een grotere biodiversiteit mogelijk.

WATERLOPEN
BRON: VLAAMSE HYDROGRAFISCHE ATLAS, VMM/AIV, MEI 2017

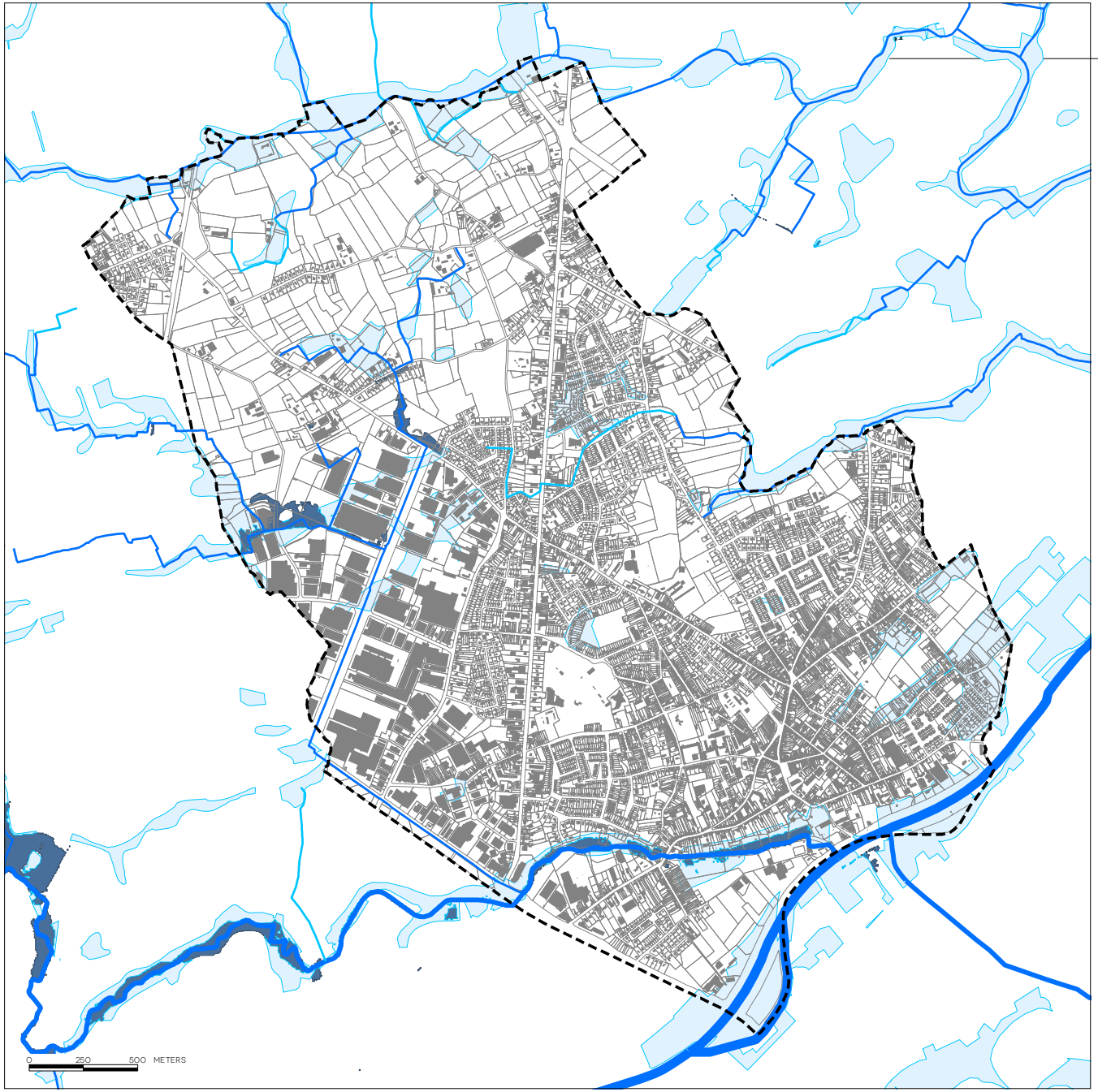
LEGENDE

- bevaarbare waterlopen
- beek categorie 1
- beek categorie 2
- beek categorie 3
- niet-gecatalogeerde beek

OVERSTROMINGSGEVOELIGE GEBIEDEN
BRON: VMM/AIV, JULI 2017

LEGENDE

- niet overstromingsgevoelig
- effectief overstromingsgevoelig
- mogelijk overstromingsgevoelig



2.4. EEN MEER DUURZAME MOBILITEIT

Met de centrumvernieuwing worden deze legislatuur een aantal straten in het centrum heraangelegd. Daarom werden tijdens de workshops een aantal uitgangsprincipes uitgewerkt.

2.4.1. STOEP-principe

Om het centrum van Kuurne leefbaarder te maken, zou het STOEP-principe kunnen worden toegepast. Volgens dat principe gaat bij het inrichten van de straten de prioriteit eerst uit naar de Stappers, dan naar de Trappers, het Openbare vervoer, Elektrische wagens en dan pas naar Personenwagens. Het principe vormt de basis van het Vlaamse mobiliteitsbeleid. Het belangrijkste argument: meer dan de helft van onze verplaatsingen zijn korte verplaatsingen die gemakkelijk te voet of met de fiets kunnen worden afgelegd. Dit geldt zeker voor Kuurne, dat te voet of met de fiets zeer gemakkelijk te bereiken is door de kleine afstanden.

Plaatsen die we dagelijks bezoeken, moeten voor voetgangers en fietsers vlot en veilig te bereiken zijn. Van en naar publieke functies en centrumparkings zal het STOEP-principe worden toegepast in de straten zodat deze veilige en aangename verbindingen worden. Deze ingreep wil stimuleren dat inwoners zich in de toekomst vaker te voet en met de fiets verplaatsen in plaats van met de auto. In straten die het vaakst door fietsers worden gebruikt of die relatief smal zijn, kan de fietsstraat of eenrichtingsverkeer geïntroduceerd worden.

Vooropgestelde uitgangspunten STOEP-principe:

- Obstakelvrij voetpad van minstens 1,5 m breed
- Fietspad van minstens 1,75 m breed
- Kwaliteitsvolle en aantrekkelijke materialen
- Smallere rijweg vergemakkelijkt de oversteek

Cijfers m.b.t. mobiliteit:

- 62% van de kuurnenaars kruipt bijna dagelijks achter het stuur richting werk of school
- 32% vindt het Kuurnse verkeer niet veilig genoeg om kinderen alleen naar school te laten gaan
- 63% vindt dat er voldoende parkeerplaatsen zijn voor bewoners

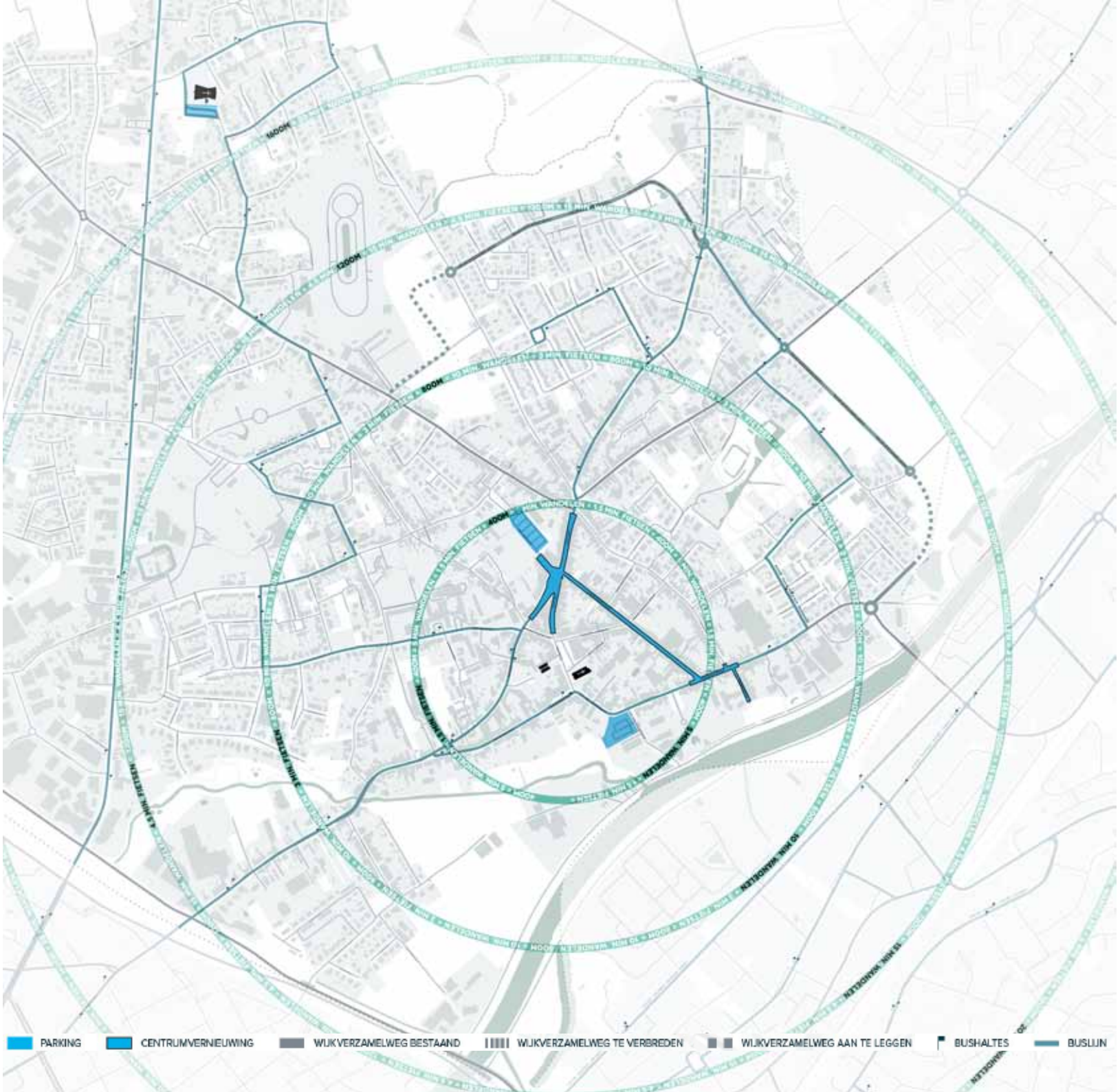
Modal split woon-/werk-/schoolverkeer:

- 3% te voet
- 26% met de fiets
- 10% met het openbaar vervoer
- 56% met de auto

Bron: De gemeentemonitor, afkomstig uit een grootschalige bevraging bij een representatieve selectie van inwoners uit elke Vlaamse gemeente, 2018.

STOEP–PRINCIPE

KAART MOBILITEIT IN HET CENTRUM

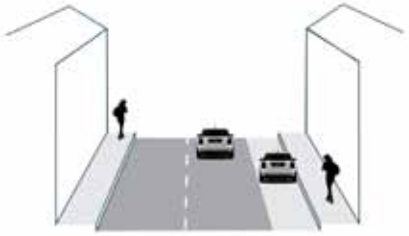


2.4.2. Straatprofielen

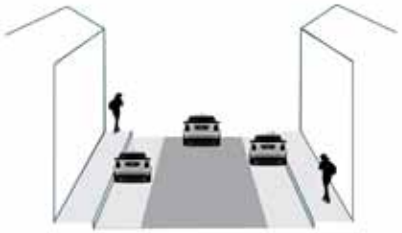
De straten in het centrum van Kuurne zijn op veel plaatsen zeer smal. Er moeten daarom prioriteiten gesteld worden bij het ontwerpen van de straatprofielen. Op veel plaatsen is er geen ruimte voor de combinatie van tweerichtingsverkeer, langsparkeren aan twee zijden, afzonderlijke fietspaden en groen.

De prioriteiten van de bevolking werden afgetoetst tijdens de bevraging door ze tussen 4 straatprofielen te laten kiezen (zie hiernaast). De meerderheid van de Kuurnenaren (92%) koos voor een straatprofiel met eenrichtingsverkeer, één parkeerstrook en een groene strook of fietspad (opties 3 en 4).

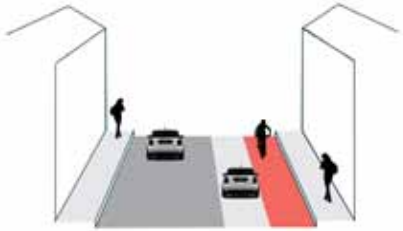
DE STRAATPROFIELEN WAARTUSSEN GEKOZEN KON WORDEN BIJ DE BEVRAGING VAN DE BEVOLKING VOOR KUURNE 2035 (227 DEELNEMERS, 169 ANTWOORDEN OP DEZE VRAAG)



OPTIE 1: TWEERICHTINGSVERKEER MET ÉÉN PARKEERSTROOK
6% VAN DE STEMMEN (11 PERSONEN)



OPTIE 2: EENRICHTINGSVERKEER MET TWEE PARKEERSTROKEN
2% VAN DE STEMMEN (4 PERSONEN)



OPTIE 3: EENRICHTINGSVERKEER MET ÉÉN PARKEERSTROOK EN EEN AFZONDERLIJK FI ETSPAD
37% VAN DE STEMMEN (62 PERSONEN)

OPTIE 4: EENRICHTINGSVERKEER MET ÉÉN PARKEERSTROOK EN EEN GROENE STROOK – FIETSSTRAAT
55% VAN DE STEMMEN (92 PERSONEN)

Voorbeeld: profiel Gasthuisstraat

Bij wijze van theoretische oefening werd voor de Gasthuisstraat een nieuw straatprofiel uitgetekend op basis van het STOEP-principe en maatregelen voor klimaatadaptatie. Deze straat maakt geen deel uit van de centrumvernieuwing. Als de parkeerstrook in de Gasthuisstraat geschrapt zou worden en eenrichtingsverkeer ingevoerd zou worden, kunnen we de Gasthuisstraat vergroenen, een veiligere verbinding maken voor voetgangers en fietsers en een aangenamere schoolomgeving creëren.

Deze transformatie kan bijvoorbeeld samen gaan met het inpassen van een warmtenet in deze straat.

Dit principe zou ook in andere centrumstraten kunnen worden toegepast.

SCHETS THEORETISCH VOORSTEL HERINIRICHTING GASTHUISSTRAAT

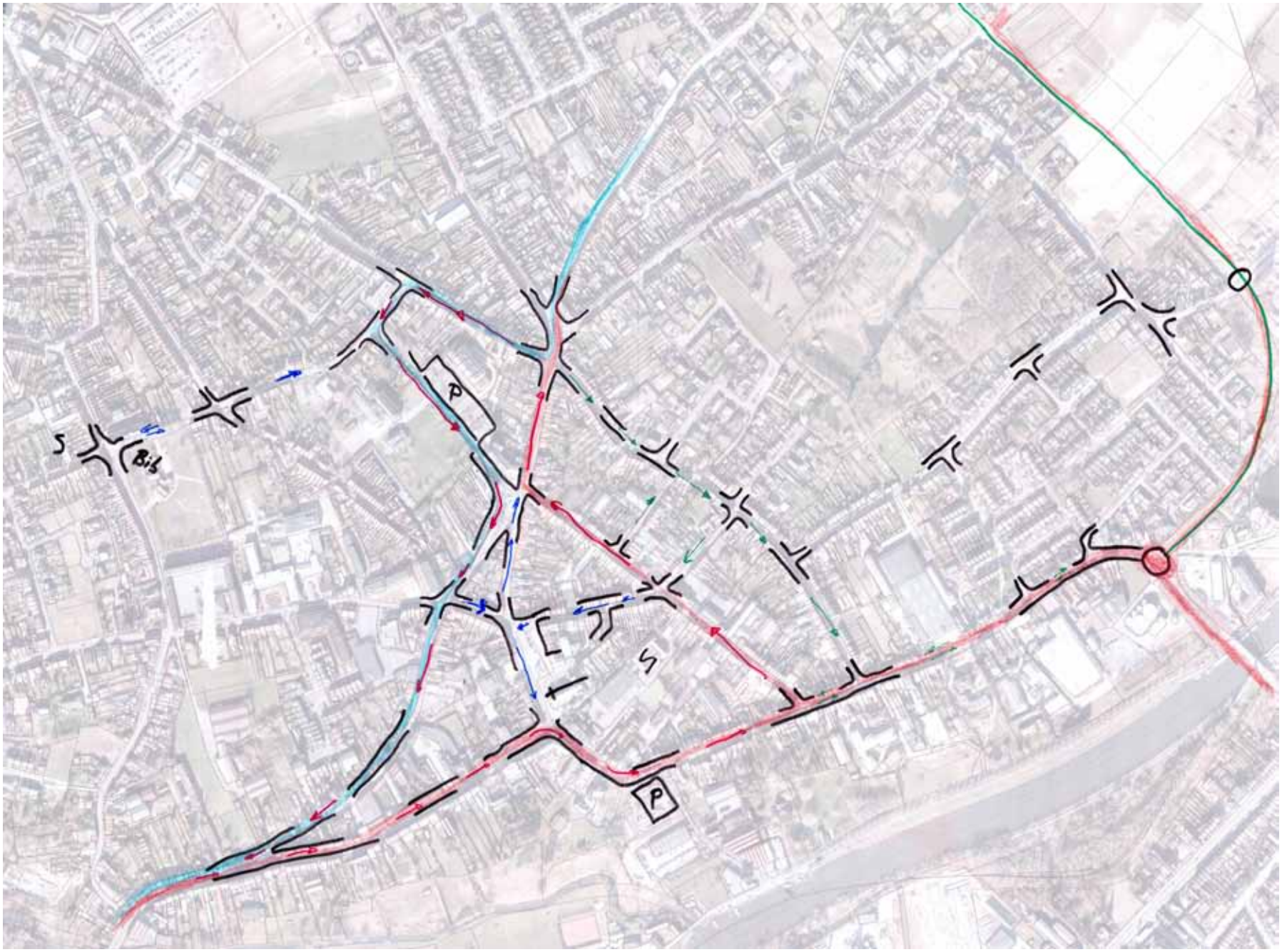
2.4.3. Globaal circulatieplan

Om de straten te kunnen vergroenen en afzonderlijke fietspaden te kunnen voorzien, zullen een aantal centrumstraten eenrichtingsstraten moeten worden. Tijdens de eerste workshop werd hier een aanzet voor gedaan (zie de schets op de rechter pagina).
Het invoeren van eenrichtingsverkeer vraagt echter een verdergaande, gebalanceerde oefening, ook verkeerskundig, waarbij rekening gehouden wordt met omrijfactoren, bereikbaarheid, verschuiven van verkeersstromen. Om een levendige en bedrijvige kern te behouden is het essentieel om de handelaars in het centrum te behouden. Hier dient bijzondere aandacht aan besteed te worden bij de opmaak van een circulatieplan.

2.4.4. Parkeren

Vlaskouter en Damier zijn twee parkings die zeer dicht bij het centrum gelegen zijn. Toch wordt de Vlaskouter momenteel sterk onderbenut. Tegen 2035 wil Kuurne inzetten op een hogere benutting en een betere veiligheid en bewegwijzering van en naar deze parkings. Ook wordt er gekozen voor groenere straten en veiligere fietspaden. Het is namelijk essentieel dat deze centrumparkings op een vlotte en veilige manier bereikt kunnen worden.

De parking aan de achterzijde van het gemeentehuis wordt binnenkort ingenomen door een sociaal bouwproject (Vlastuin). Een verdere optimalisatie van het parkeerbeleid is aan de orde waarbij het uitbreiden van kortparkeren (shop&go) in het centrum ook voor de handelaars een oplossing kan bieden. Als uitgangspunt voor het parkeerbeleid worden de resultaten van de parkeerstudie uit 2016 meegenomen. Deze studie gaf aan dat er geen parkeertekort dreigt in het centrum.



SCHETS CIRCULATIE CENTRUM:
LANGE TERMIJNVISIE
BIJ REALISATIE VAN DE
WIJKVERZAMELWEG TER HOOGTE
VAN DE HARELBEEKSESTRAAT
JUNI 2019

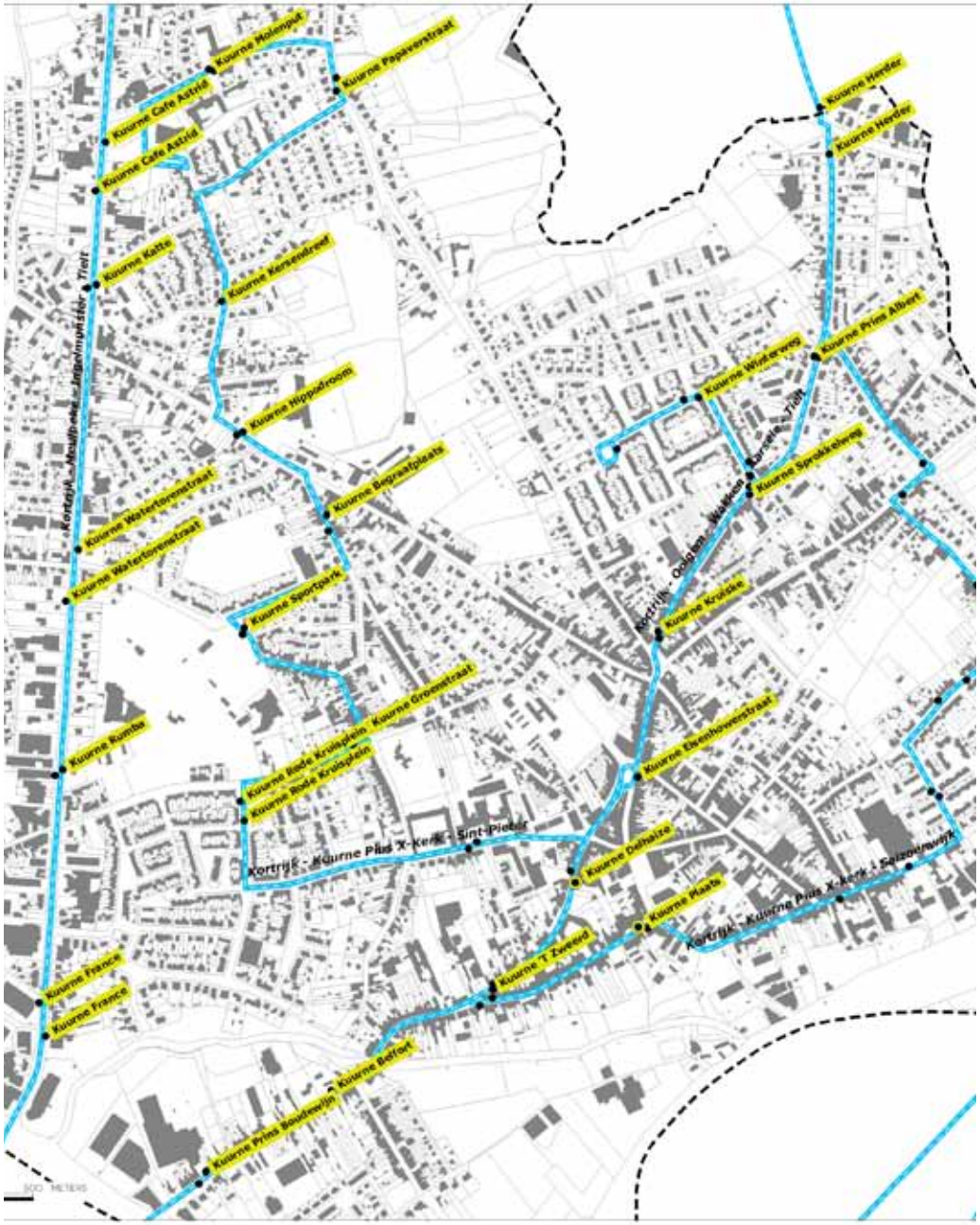
2.4.5. Openbaar vervoer

De buslijnen door het centrum van Kuurne volgen vandaag verschillende routes die niet altijd even leesbaar zijn. Op de vervoerregioraad werden aangepaste buslijnen voorgesteld.

De route van lijn 52, die Sint-Pieter met het centrum verbindt, werd licht aangepast omwille van de geplande circulatiewijzigingen en tijdsbesparing ten opzichte van het huidige traject.
Een bijkomende aanpassing via de wijkverzamelweg en Stedestraat is mogelijk, mits overleg met Harelbeke.

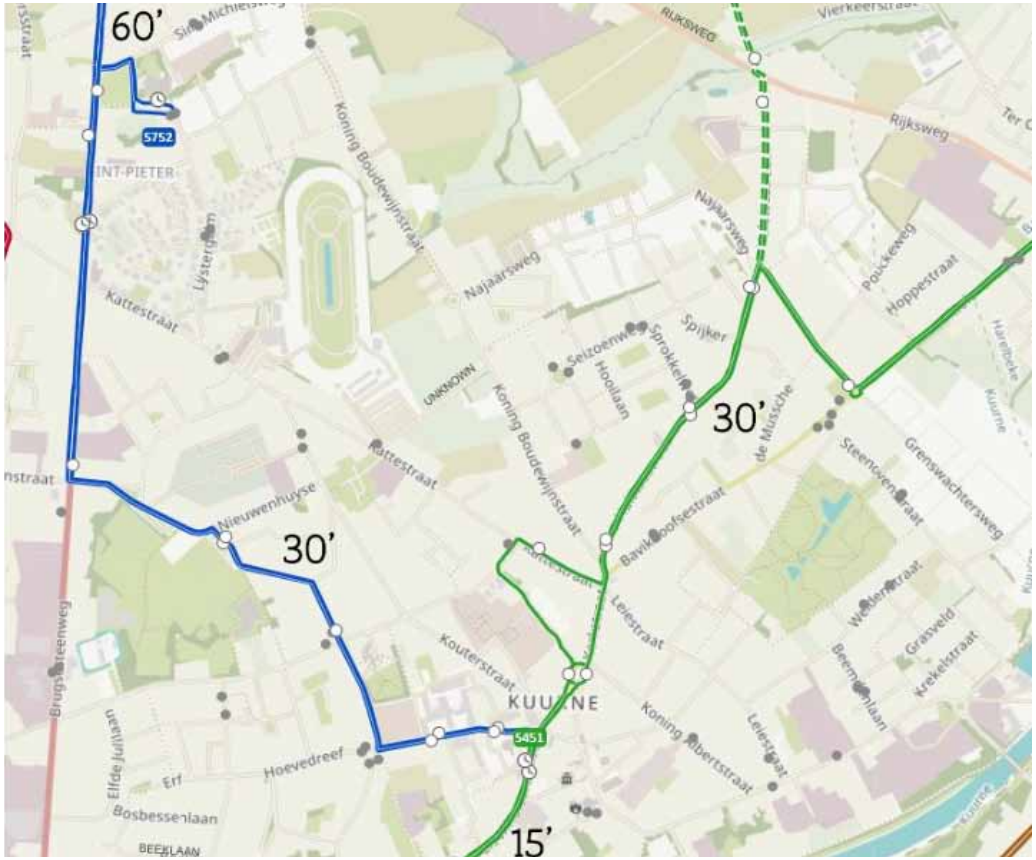
De lijn 61 Ardooie - Izegem - Lendelede - Sint-Eloois-Winkel - Gullegem - Kortrijk zou niet langer via Rollegem-Kappelle en Moorsele rijden. In plaats van via St-Eloois-Winkel-Gullegem zou deze lijn nu via Sente – St-Katriensteenweg – Vijverhoek – Heirweg naar/van Kortrijk gaan. Dit leidt tot een snellere verbinding tussen Lendelede en Heule.

De vervoerregioraad zal ook inzetten op vervoer op maat. De fiets als voor-en natransport zal gestimuleerd worden. Er wordt ingezet op deelfietsen, mobipunten en goede fietsenstallingen. Ook de mogelijkheid tot het opvangen van lokale verplaatsingen via bvb. een winkelbus, marktbus,... zal worden bekeken.

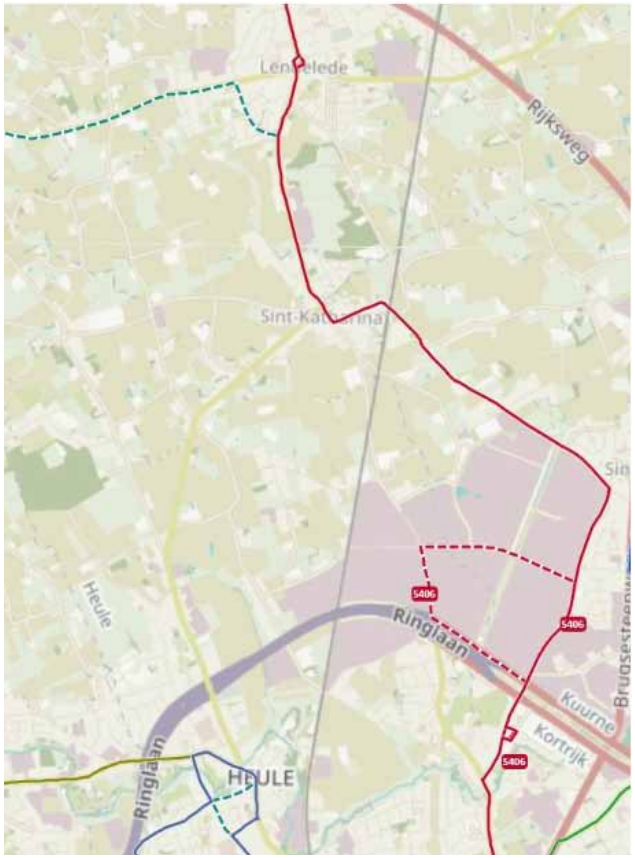


HUIDIGE BUSLIJNEN (MEI 2019)

- buslijnen
- haltes
- belbushaltes



SCHEMA MET AANGEPASTE BUSLIJNEN
VERVOERREGIORAAD APRIL 2020



SCHEMA MET AANGEPASTE BUSLIJNEN
VERVOERREGIORAAD APRIL 2020

2.4.6. Wijkverzamelweg

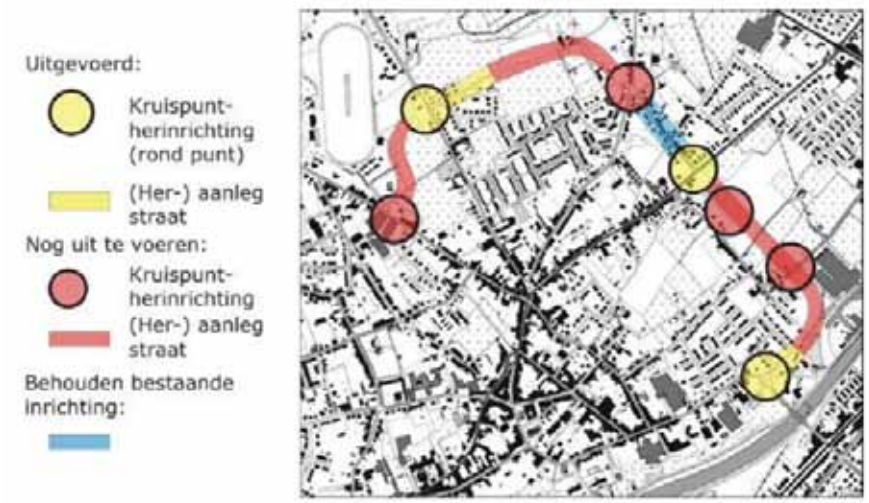
De wijkverzamelweg is een weg met een breed profiel dat als doel heeft het centrum te ontlasten en het verkeer te verzamelen van de verschillende woonwijken naar het hoger wegennet. De weg werd reeds grotendeels gerealiseerd.

In het BPA Boudewijnstraat werd een deel van de wijkverzamelweg voorzien ten zuiden van de renbaan. Dit nog niet aangelegde stuk weg zou de verbinding maken tussen de Kattestraat en de Koning Boudewijnstraat.
De meerwaarde van deze verbinding in de vorm van een wijkverzamelweg werd echter in vraag gesteld in de workshop.

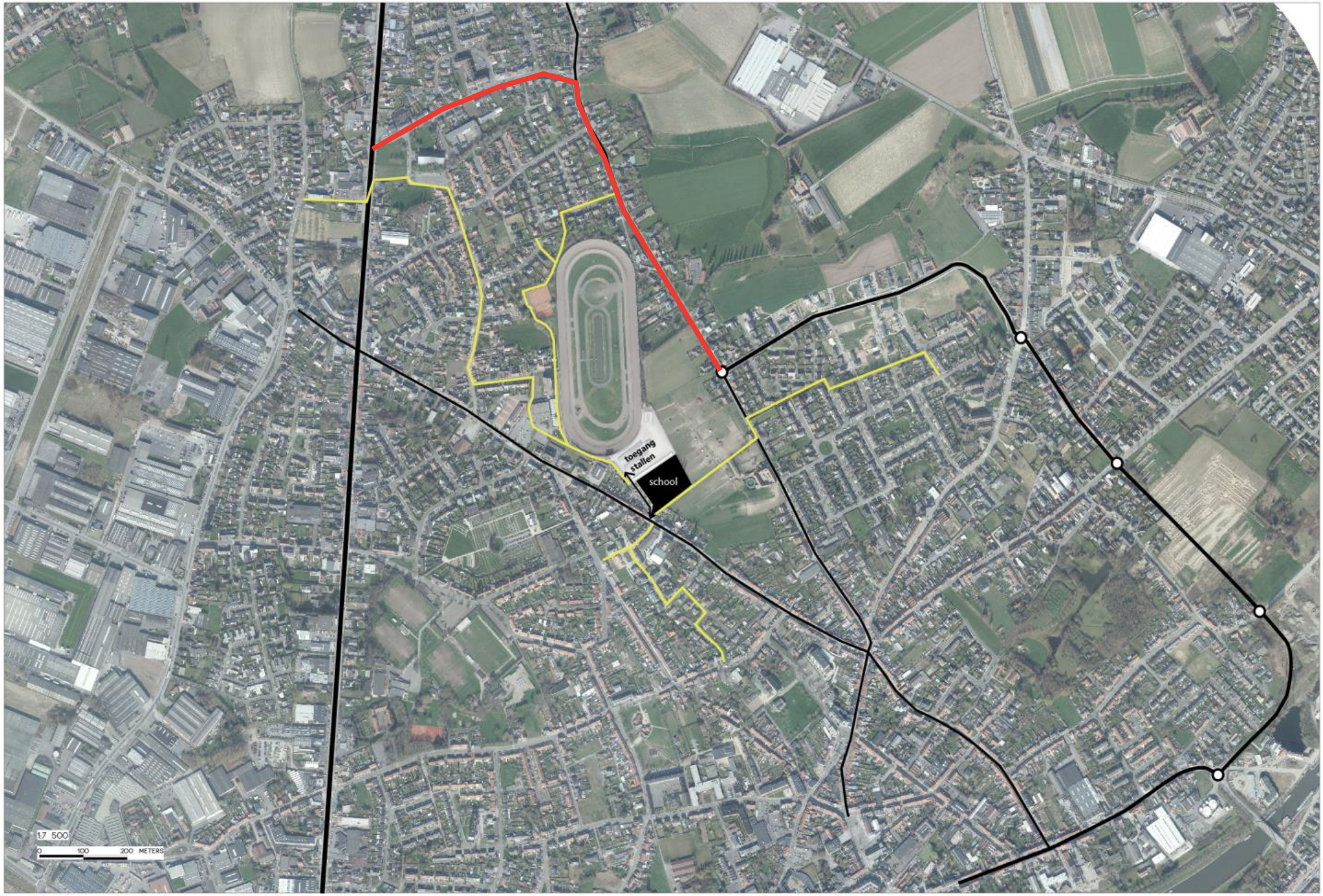
Waar de wijkverzamelweg aan de Kattestraat zou toekomen is slechts een beperkte breedte aan publiek domein voorhanden. Dit zou een moeilijk kruispunt worden aangezien er onvoldoende ruimte is voor een rotonde. De Kattestraat zelf is ook vrij smal en kan de verkeerslast van een wijkverzamelweg dus wellicht niet dragen. Bovendien heeft dit segment van de wijkverzamelweg geen meerwaarde op de grote schaal. Het verkeer wordt in elk geval afgeleid naar de Brugsesteenweg. De verbinding tussen de Harelbeeksestraat en de Steenovenstraat is echter wel van groot belang om af te werken als wijkverzamelweg om zo het centrum te ontlasten van verkeer dat zuidelijke richting uit moet.

Het voorstel uit de workshop is om dit gedeelte van de wijkverzamelweg niet aan te leggen. Als alternatief kan de Sint-Michielsweg de verbinding maken tussen de reeds aangelegde wijkverzamelweg en de Brugsesteenweg. Op deze manier kan het centrum toch gedeeltelijk ontlast worden.
Het is wel belangrijk om de wijkverzamelweg te vervolledigen in de Meersstraat tot aan het rond punt Harelbeeksestraat-Vlasstraat. De verkeersstroom richting N43 en R8 zal dan vlotter verlopen.

BPA BOUDEWIJNSTRAAT
MET AANDUIDING TRACÉ
WIJKVERZAMELWEG



SCHEMA WIJKVERZAMELWEG (NIET VOLLEDIG UP TO DATE)



SCHEMA ALTERNATIEF VOOR WIJKVERZAMELWEG
ROOD: ALTERNATIEF VOOR WIJKVERZAMELWEG; GEEL: TRAAG VERKEER RONDOM DE RENBAAN

3. CENTRUM VAN KUURNE

In het centrum werd gefocust op volgende projectsites:

- Omgeving parking Damier, recyclagepark en gemeentelijke loods
- Omgeving kerk en marktplein
- Omgeving gemeentehuis
- Omgeving pastorie - Vlaspark
- Leieboorden
- Tramstatie

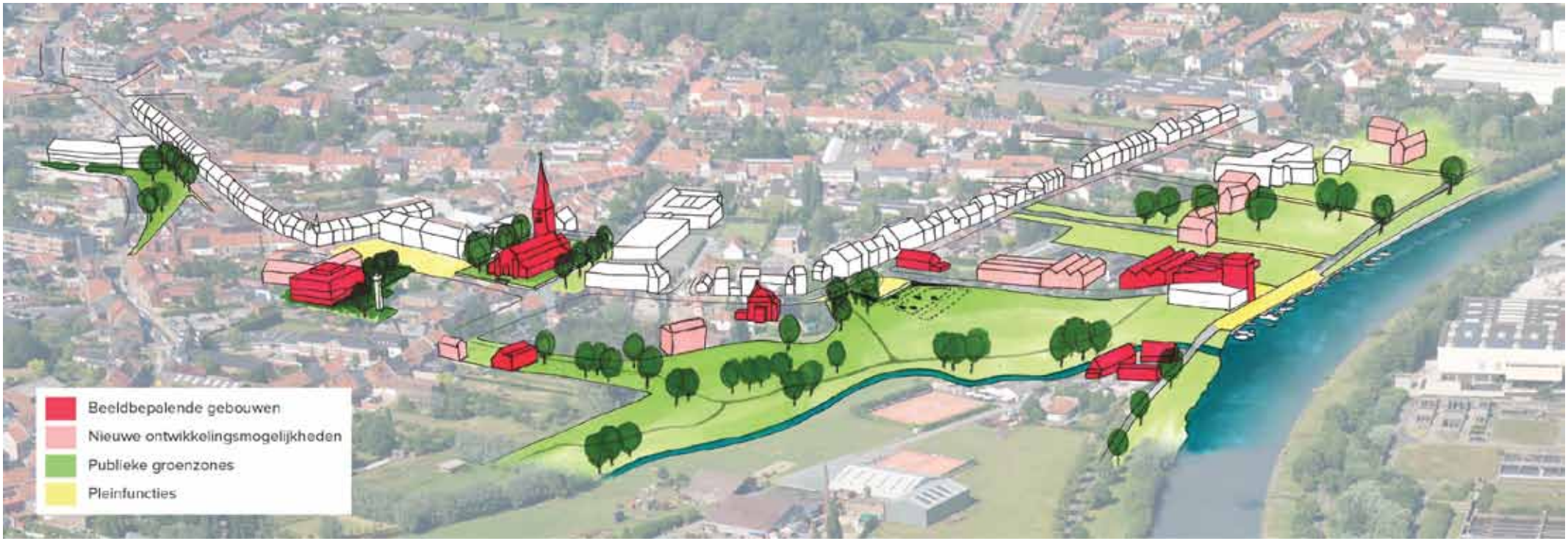
Op elk van deze sites wordt gewerkt aan de doelstellingen:

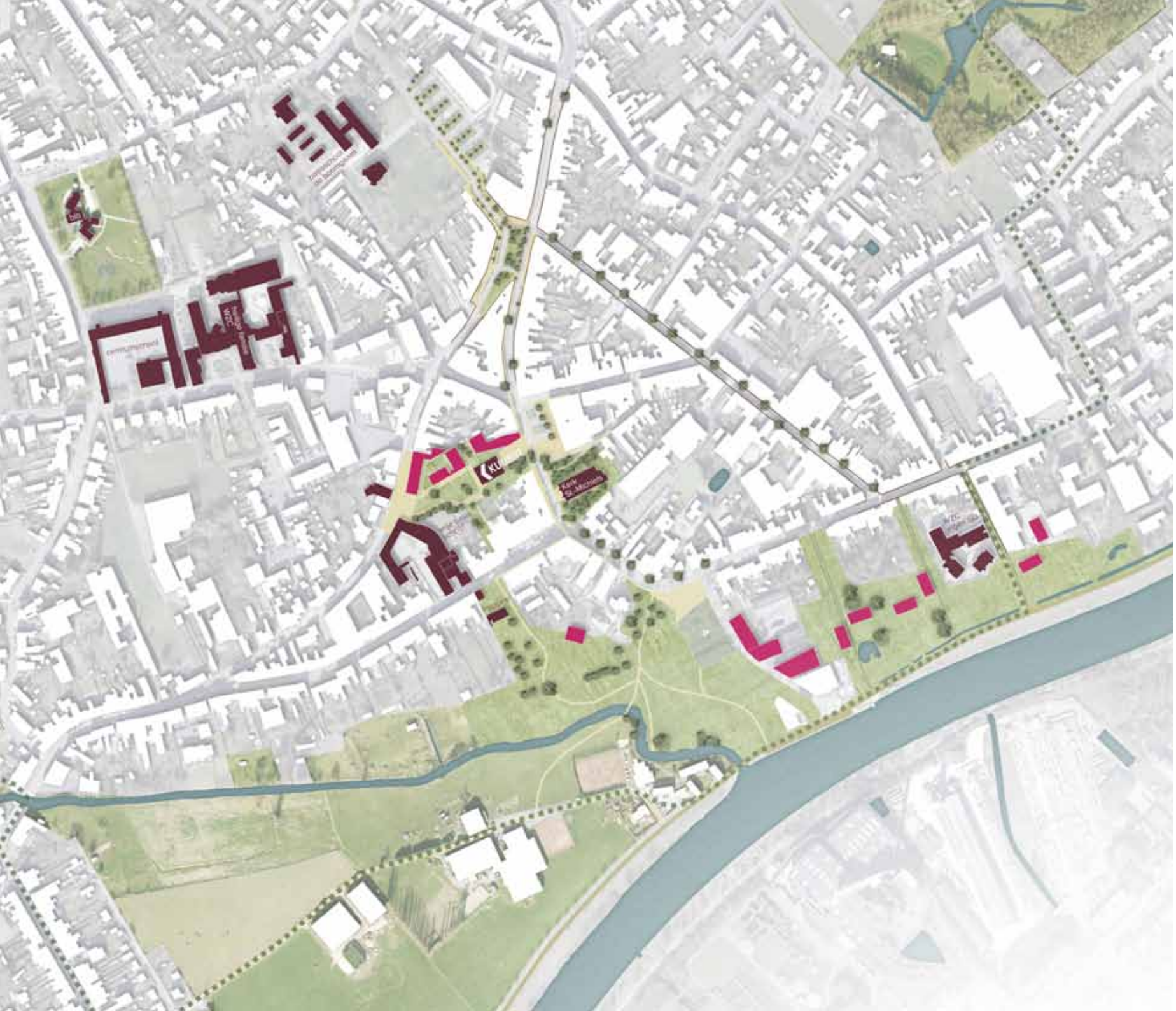
Een groener Kuurne

Een versterkte identiteit van het centrum

Een sterkere relatie met water

Een meer duurzame mobiliteit





43

ZOOM VAN OVERZICHTSKAART
ONTWERPSCHETSEN
PROJECTSITES KUURNE 2035

3.1. OMGEVING DAMIER

De Leie bevindt zich op amper 400 m van de kerk van Kuurne, een zeer grote troef voor het dichtbebouwde centrum. Jammer genoeg zorgen parking Damier, de gemeentelijke loods en het recyclagepark ervoor dat de Leie vanuit het centrum nauwelijks zichtbaar is.

In de workshops werd voorgesteld het recyclagepark en de gemeentelijke loods te verplaatsen en het Vlaspark uit te breiden tot aan het Jaagpad en de Lt. Generaal Gérardstraat, zodat dit de verbinding maakt tussen de Leie en het centrum. Het containerpark zou op een andere locatie in Kuurne in een meer beperkte vorm voorzien kunnen worden. Voor de rest van de afvalstoffen zou er samengewerkt kunnen worden met Harelbeke. Alternatieve locaties voor een inzamelpunt voor restafval dienen nog te worden onderzocht.
De parkeerplaatsen die dwars op de Leie liggen zouden verdwijnen om aan het water een kade te voorzien.

In plaats van de huidige parking Damier voorziet het ontwerp een groene parking die opgaat in het landschap. Het huidige aantal parkeerplaatsen zou behouden blijven. Er is een hoogteverschil van ca. 1,5 m aanwezig tussen de Leie en de Lt. Generaal Gérardstraat. Dit zou kunnen worden opgevangen tussen een uitkijkplatform dat zou worden aangelegd en de landschapsparking. Door dit hoogteverschil kijk je over de auto's, als van op een balkon met uitzicht op het Vlaspark met de Heulebeek en de Leie.

LT GENERAAL GÉRARDSTRAAT

DE LEIE IS NIET ZICHTBAAR VAN IN HET CENTRUM
OMGEVING LT. GENERAAL GÉRARDSTRAAT

De beeldbepalende gebouwen in de Lt. Generaal Gérardstraat dienen behouden te blijven. Er kunnen echter ook een aantal nieuwe volumes worden voorzien die de schaalsprong maken tussen de pakhuizen aan de Leie en de centrumbebouwing. In het masterplan Vlaspark werd er een volume voorzien op de hoek van parking Damier. Dit volume werd in de workshop echter niet weerhouden omdat er geen behoefte is aan bijkomende woningen, het volume geen visuele relatie van het centrum met de Leie toelaat, de zichtbaarheid van fietsers in de Lt. Generaal Gérardstraat belangrijk is voor de veiligheid en omdat een hoger gelegen plein het centrum kan doortrekken tot aan het Vlaspark en de Leie.

Het ontwerp werkt als volgt aan de 4 doelstellingen:

Een groener Kuurne
Het ontwerp zet in op het vergroenen van parking Damier en het verplaatsen van het recyclagepark en de gemeentelijke loods om het Vlaspark uit te breiden.

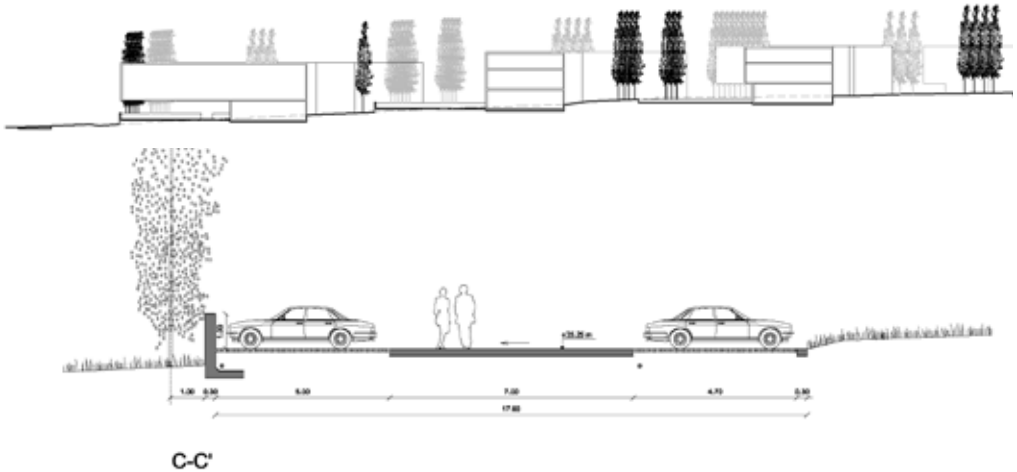
Een versterkte identiteit van het centrum
De bestaande beeldbepalende gebouwen in deze omgeving zullen behouden blijven. Bij bijkomende volumes langs de Lt. Generaal Gérardstraat of langs het Vlaspark worden de principes voor de 'juiste woning op de juiste plaats' gehanteerd. Er zullen lasten worden opgelegd bij de vergunningen van deze gebouwen, zodat er financiële middelen worden gecreëerd om de uitbreiding van het Vlaspark te realiseren.

Een sterkere relatie met water
Het ontwerp zet zeer sterk in op een betere relatie met de Leie en de Heulebeek. Bovendien wordt er in het Vlaspark voldoende ruimte voorzien voor water. Het ontharden van het recyclagepark maakt een betere waterinfiltratie mogelijk.

Een meer duurzame mobiliteit
Er wordt ingezet op een betere verbinding tussen parking Damier en het centrum. Dit maakt de wandeling naar het centrum aangenamer.
Het schrappen van de parkeerplaatsen langs het Jaagpad maakt de situatie veiliger voor fietsers.

SCHETS BESTAANDE TOESTAND

SCHETS ONTWORPEN TOESTAND



SNEDES LANDSCHAPSONTWERP BENELUXPARK, KORTRIJK – REFERENTIE GROENE LANDSCHAPSPARKING

BENELUXPARK – REFERENTIE GROENE LANDSCHAPSPARKING

WEDSTRIJDONTWERP VLASPARK – WINVORM – FRIS IN HET LANDSCHAP –2013
SCHETS BALKON OP DE LEIE EN HET VLASPARK

GIJZELBRECHTEGEM – REFERENTIE GROENE LANDSCHAPSPARKING

3.2. KERK EN MARKTPLEIN

Het marktplein is heel sterk verhard, vrij versnipperd en ongedefinieerd door de verschillende materialen, kleine verspreide hoogteverschillen en het parkeren dat overal verspreid is. Door de treden is het plein niet rolstoeltoegankelijk. Er is weinig beleving of groen op het plein.
In de workshop werd voorgesteld het parkeren te bundelen op 1 plek. Het langsparkeren aan de randen van de markt zou verdwijnen alsook de parkeerplaatsen aan de kerk. Het plein zou in 1 materiaal heraangelegd worden.

De verharde ruimte van de markt loopt door over de Heilig Hartstraat tot tegen de gevel van de kerk. De ruimte rond de kerk mist daardoor een eigen karakter en verblijfskwaliteit. Door de Heilig Hartstraat evenwijdig met de kerk recht te trekken, wordt rond de kerk meer ruimte gecreëerd. Het verplaatsen van de parkeerplaatsen aan de kerk maakt nog meer ruimte vrij voor een groenzone.
De toegang van de kerk ligt ca. 5 traptreden hoger dan de straat. Door dit hoogteverschil op te vangen op 1 plaats, kan er rondom de kerk een hoger gelegen, meer gedefinieerde groenzone gecreëerd worden. De randen kunnen afgewerkt worden met een boordsteen om op te zitten.

Het ontwerp werkt als volgt aan de 4 doelstellingen:

Een groener Kuurne
Het ontwerp zet in op het vergroenen van de omgeving van de kerk.

Een versterkte identiteit van het centrum
Het marktplein is zeer bepalend voor de identiteit van het centrum. Bij heraanleg wordt een grotere verblijfskwaliteit en eigen karakter nagestreefd. De publieke ruimtes zullen zo veel mogelijk in dezelfde materialen aangelegd worden. Zo kan de herkenbaarheid van het centrum van Kuurne vergroot worden.

Een sterkere relatie met water
Het ontharden rond de kerk maakt waterinfiltratie mogelijk.

Een meer duurzame mobiliteit
Het parkeren wordt gebundeld op 1 plaats.

SCHETS VOORSTEL HERINRICHTING KERKOMGEVING

REFERENTIE HERAANLEG DORPSKERN OOSTNIEUWKERKE

3.3. GEMEENTEHUIS

Het plein voor het gemeentehuis is zeer hard, onderbenut en mist karakter en verblijfskwaliteit. De locatie van het gemeentehuis is niet leesbaar in de omliggende straten doordat het ver achteruit springt ten opzichte van de andere bebouwing in de straat.
Door de sloop van het pand links voor het gemeentehuis is er heel wat ruimte vrijgekomen. Deze ongedefinieerde graszone zou vergroend kunnen worden met een dens groenscherm tot tegen de wachtgevel. Dit groen zou op een verhoog kunnen worden geplaatst met randen die gebruikt worden om op te zitten. Het groen zou doorgetrokken kunnen worden tot aan de straat zodat de locatie meer zichtbaar is en leesbaarder van in de omliggende straten. Er wordt hier geen bijkomend bouwvolume voorgesteld om de zichtbaarheid van het gemeentehuis te behouden.

Ter hoogte van jeugdhuis den Tap, de conciërgewoning en het café zou een nieuw project mogelijk zijn om de groenzone op te laden. Een knik in de gevel leidt de wandelaar naar de achterliggende groenzone van de Vlastuin.

ZOOM VAN OVERZICHTSKAART ONTWERPSCHETSEN PROJECTSITES KUURNE 2035: VLASTUIN, GEMEENTEHUIS EN KERK

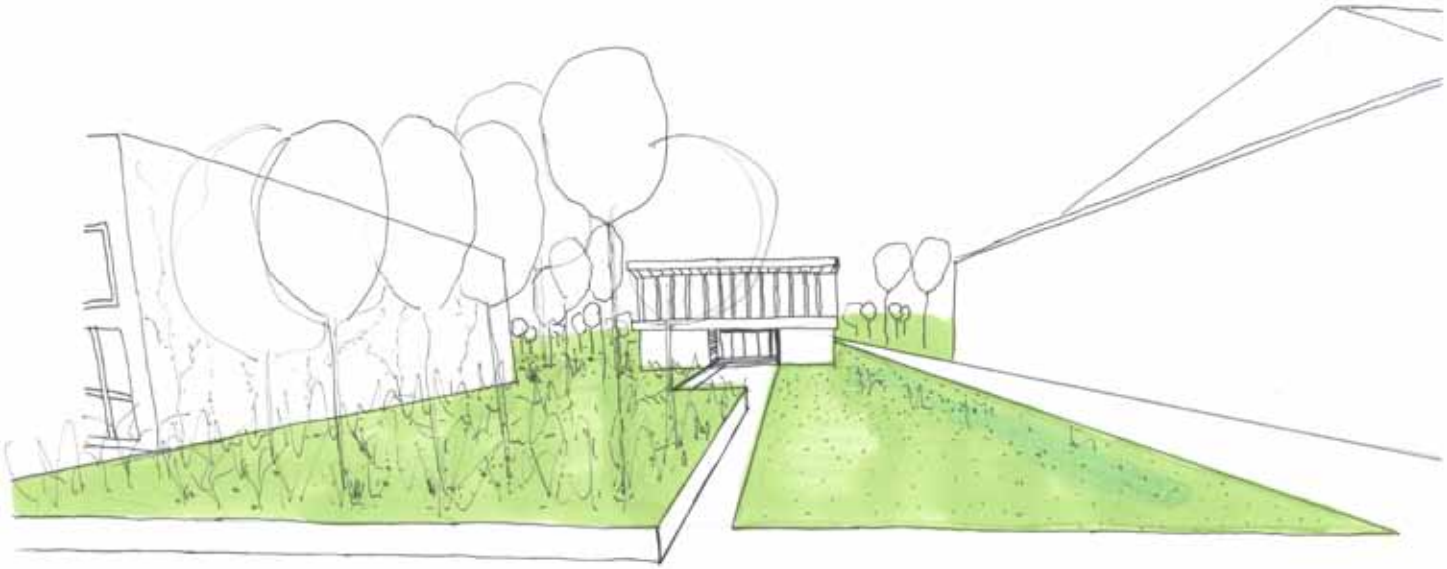
BESTAANDE TOESTAND PUBLIEK DOMEIN VOOR GEMEENTEHUIS KUURNE

Het ontwerp werkt als volgt aan de doelstellingen:

Een groener Kuurne
Het ontwerp zet in op het vergroenen van de omgeving van het gemeentehuis.

Een versterkte identiteit van het centrum
Het gemeentehuis is zeer bepalend voor de identiteit van het centrum. Bij heraanleg wordt een grotere verblijfskwaliteit en eigen karakter nagestreefd. De publieke ruimtes in het centrum zullen zo veel mogelijk in dezelfde materialen aangelegd worden. Zo kan de herkenbaarheid van het centrum van Kuurne vergroot worden. Wanneer er een nieuw project wordt voorzien op de locatie van jeugdhuis 'den Tap', worden de principes van 'de juiste woning op de juiste plaats' toegepast.

Een meer duurzame mobiliteit
In het project 'de Vlastuin' wordt een trage verbinding voorzien die het gemeentehuis en marktplein met de bushalte aan de Delhaize verbindt.



SCHETS VOORSTEL HERINRICHTING PUBLIEKE RUIMTE VOOR HET GEMEENTEHUIS KUURNE
UIT WORKSHOP KUURNE 2035

REFERENTIES VERGROENEN TOT TEGEN GEMEENTEHUIS

3.4. PASTORIE

Het Vlaspark is een van de mooiste en groenste plaatsen van Kuurne. Niet alle inwoners weten dit nieuwe park echter te vinden door de moeilijke zichtbaarheid van op straat en de voorlopig onuitgewerkte toegangen.

Naast de pastorie is vandaag een toegang tot het Vlaspark die vrij smal en onleesbaar is met er naast een toerit naar de achterliggende garageboxen.
De pastorie kan in de toekomst een nieuwe invulling krijgen, waarbij de voortuin kan worden opengetrokken als deel van de publieke ruimte. Een extra publiekstrekkende functie (bv. horeca) kan de beleefbaarheid van het Vlaspark ten goede komen. Dit zou via een concessie geregeld kunnen worden.
Ontharden en vergroenen tot aan de straat maakt duidelijk dat dit een toegang is tot het Vlaspark en geeft onmiddellijk een grote meerwaarde in het straatbeeld.

Tegen de blinde gevel van het naastliggend perceel zou eventueel een bebouwd volume voorzien kunnen worden met een publieke functie. Dit volume zou kunnen aansluiten bij de nieuwe functie van de pastorie, zoals bijvoorbeeld publieke toiletten, horeca, keuken....

De toegang tot het Vlaspark kan zo meer uitnodigend worden en het park opladen met leven.

VLASPARK KUURNE

HUIDIGE TOEGANG VLASPARK NAAST PASTORIE

Het ontwerp werkt als volgt aan de doelstellingen:

Een groener Kuurne
Het ontwerp zet in op het vergroenen van de omgeving van de pastorie. De toegang tot het Vlaspark wordt opgewaardeerd en het groen wordt tot in de straat doorgetrokken.

Een versterkte identiteit van het centrum
Wanneer er een nieuw volume wordt voorzien tegen de blinde gevel, wordt een grote beeldkwaliteit nagestreefd in relatie tot de bestaande bebouwing in de straat. De pastorie zal behouden blijven en een nieuwe invuling krijgen.

Een sterkere relatie met water
Het ontwerp zorgt voor een betere toegankelijkheid van het Vlaspark. Dit versterkt de relatie met de Leie.

SCHETS VOORSTEL HERINIRICHTING SITE PASTORIE – TOEGANG VLASPARK

BAR-LAAR-HOEVE, SCHELLE – REFERENTIE
HERBESTEMMING PASTORIE

SECRET GARDEN, KORTRIJK – REFERENTIE
HERBESTEMMING PASTORIE

3.5. LEIEBOORDEN

Voor de Leieboorden ten oosten van de Lt. Generaal Gérardstraat werden reeds heel wat plannen opgemaakt. De nieuwe ontwikkelingen werden vaak tot dicht bij het Jaagpad getekend. Door juridisch onderuit halen van voorgaande procedures, is de huidige bestemming van deze omgeving die van het gewestplan: deels natuur en deels bedrijvigheid. De inplanting van nieuwe, bijkomende bedrijvigheid op deze locatie, in het centrum van Kuurne is in elk geval niet gewenst. Een duidelijke voorkant naar de Leie en het ontsluiten van de Leie voor de brede bevolking is wenselijk.

Door ontwikkeling aansluitend bij de bestaande gebouwen van de Harelbeeksestraat toe te laten, ontstaat de mogelijkheid om de ruimte erachter, tot aan de Leie, open te houden. Dit zou publiek gemaakt kunnen worden in ruil voor de ontwikkelingsmogelijkheden die de eigenaars zouden verkrijgen (via verhandelbare bouwrechten of lasten bij vergunningen). Deze publieke groene ruimte aan de Leie zou kunnen functioneren als een uitbreiding van het Vlaspark.
Het potentieel bouwprogramma is in elk geval bescheiden: een 3-tal bouwlagen, beperkte footprint; dit in relatie tot de grondgebonden woningen langs de Harelbekestraat.

Er dienen grote kwaliteitseisen naar volumetrie, vormentaal en beeldkwaliteit gesteld te worden aan de gebouwen die zouden worden toegelaten. De gebouwen zouden het beeld van oude 'pakhuizen' of 'achterhuizen' langs de Leie kunnen nastreven als referentie naar het verleden.
Van de Harelbeeksestraat tot aan de Leie zouden er doorsteken gemaakt kunnen worden voor voetgangers en fietsers die de relatie van het centrum met de Leie versterken. Om het park te voelen tot in de Harelbeeksestraat kunnen de doorsteken groen ingekleed worden. De achterliggende volumes kunnen bereikbaar gemaakt worden met karresporen.

HISTORISCHE FOTO – LEIEBOORDEN

HISTORISCHE FOTO – LEIEBOORDEN

Het ontwerp werkt als volgt aan de doelstellingen:

Een groener Kuurne
Het ontwerp wil van de Leieboorden een publieke groenzone maken. De doorsteken die het Jaagpad met de Harelbeeksestraat verbinden zorgen er voor dat het groen tot in de straat getrokken wordt.

Een versterkte identiteit van het centrum
Via verhandelbare bouwrechten leveren de ontwikkelingen een meerwaarde op voor de buurt. De principes van 'de juiste woning op de juiste plaats' zullen ook voor deze ontwikkelingen worden toegepast met extra aandacht voor de beeldkwaliteit.

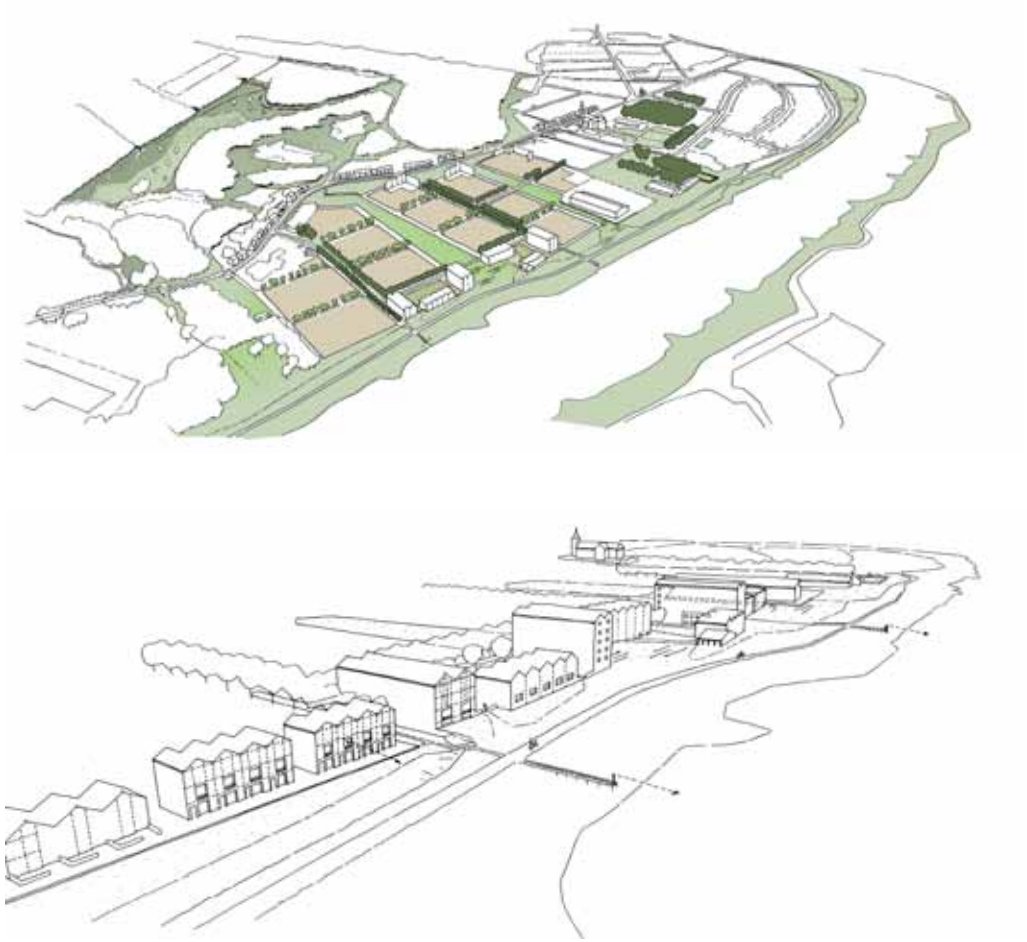
Een sterkere relatie met water
De relatie met de Leie wordt versterkt door het voorzien van een publieke groenzone langs de Leie. Ook de bijkomende doorsteken die voorzien worden tussen het Jaagpad en de Harelbeeksestraat zorgen voor een betere bereikbaarheid en daarom ook relatie met de Leie.

Een meer duurzame mobiliteit
Het ontwerp voorziet een aantal trage doorsteken die de Harelbeeksestraat met het Jaagpad aan de Leie verbindt. Dit zorgt voor een beter fietsnetwerk tot in het centrum.

UITBREIDING AVERBODE – REFERENTIE PAKHUIZEN

REFERENTIE PAKHUIZEN

REFERENTIE PAKHUIZEN



REFERENTIE PAKHUIZEN (C) ELS NULENS

GROEN KWARTIER, ANTWERPEN – REFERENTIE KARRESPOOR OM ACHTERLIGGENDE WONINGEN EN JAAGPAD TE BEREIKEN

3.6. TRAMSTATIE

De Tramstatie is vandaag een zeer harde plek die functioneert als een rondpunt met centraal een parking. Er passeert heel wat doorgaand verkeer. In het verleden werd de Tramstatie nog aangeduid als een van de lelijkste plekjes van Kuurne. Naast het gebrek aan verblijfskwaliteit is de plek niet leesbaar voor weggebruikers. Bovendien is deze omgeving voor de zwakke weggebruikers niet veilig noch comfortabel ingericht. Toch wordt dit kruispunt intensief door fietsers en voetgangers gebruikt gezien de scholen en centrumfuncties in de omgeving.

Door een deel van de verkeersbewegingen te knippen, kan de Tramstatie in plaats van als verkeersinfrastructuur, als groene zone ingericht worden. Dankzij de nabijheid van parking Vlaskouter (waar parkeercapaciteit in reserve is) kunnen we minstens een deel van de parkeerplaatsen in vraag stellen om de verblijfskwaliteit te verhogen. De parkeerplaatsen die centraal gelegen zijn zouden ruimte maken voor een groenzone voor de omliggende bebouwing/wijken.
Het is belangrijk wel nog voldoende (kort)parkeerplaatsen in de buurt te hebben voor de handelszaken.

Op korte termijn zal er een dwarse verbinding blijven tussen de Kerkstraat en de Gen. Eisenhowerstraat. Op lange termijn zou deze verbinding geknipt kunnen worden om nog meer verblijfskwaliteit te kunnen voorzien op de Tramstatie.

De Tramstatie zal deel uitmaken van de centrumvernieuwing die in deze legislatuur wordt uitgevoerd.

BEELDEN BESTAANDE TOESTAND TRAMSTATIE

Het ontwerp werkt als volgt aan de 4 doelstellingen:

Een groener Kuurne
Het ontwerp voorziet het schrappen van een aantal parkeerplaatsen en het vergroenen van de Tramstatie.

Een versterkte identiteit van het centrum
De verblijfskwaliteit van de Tramstatie verhoogt, wat bijdraagt tot kernversterking en de identiteit van het centrum.

Een sterkere relatie met water
Het ontharden maakt meer waterinfiltratie mogelijk.

Een meer duurzame mobiliteit
Er wordt ingezet op een nabijheid van verschillende vervoersmodi. Dit maakt het overstappen gemakkelijker. Bij de heraanleg wordt extra aandacht besteed aan veilige wandel- en fietspaden. Er worden meer kortparkeerplaatsen voorzien ter vervanging van een aantal gewone parkeerplaatsen. Ook de verbinding naar de centrumparking Vlaskouter wordt aangenamer voor wandelaars en fietsers.

SCHETS VOORSTEL HERINRICHTING TRAMSTATIE

OOSTAKKERDORP – REFERENTIE ONTHARDEN PARKING TOT PARK

4. TOEKOMSTVISIE RENBAAN

De hippodroom in Kuurne is een zeer grote open ruimte (ca. 14 ha) die door weinig Kuurnenaren gebruikt wordt.
Er werden een aantal vaststellingen gedaan:

- Het patrimonium is verouderd, er zijn investeringen nodig
- De renbaan neemt zeer veel ruimte in beslag
- Er is niet veel dubbel gebruik
- Zeer dwingende vorm binnen het stedelijk weefsel die van op straat weinig zichtbaar is
- Er is veel verharding in de omgeving
- Er zijn enkel achterkanten gericht naar renbaan
- Niet gebruikt door brede Kuurnse bevolking

De site is een mogelijke locatie voor de nieuwe school voor Pienter en Wijzer. Deze school zou echter wel een impact hebben op de werking van de renbaan. De centrale ligging en de aanwezigheid van de Kubox en de tennisvelden maken het een locatie met zeer veel potentieel.

Deze vaststellingen zijn de aanleiding voor het opmaken van een langetermijnvisie voor de renbaan. Er wordt bij de opmaak van de langetermijnvisie uitgegaan van een aantal principes:

- De open ruimte moet zo veel mogelijk behouden worden want deze is uniek in het dichtbebouwde Kuurne
- De ruimte moet beter geconnecteerd worden met de omgeving
- De mogelijke bouw van de school Pienter en Wijzer als eerste onderdeel van een groter verhaal

De hippodroom kan een plek worden voor elke Kuurnenaar. Nu nog verscholen en voor niet-paardenliefhebbers ongekend, in de toekomst misschien een multifunctionele hotspot waar elke inwoner een plekje kan vinden. Ten zuidwesten van de renbaan zijn nog heel wat onbebouwde gronden gelegen. Deze gronden kunnen mee opgenomen worden in de visie. De totale oppervlakte van de site is dan ca. 22 ha. Op korte termijn wordt de concessie voor de paardensport nog voor een beperkt aantal jaren verlengd.

BESTAANDE TOESTAND RENBAAN

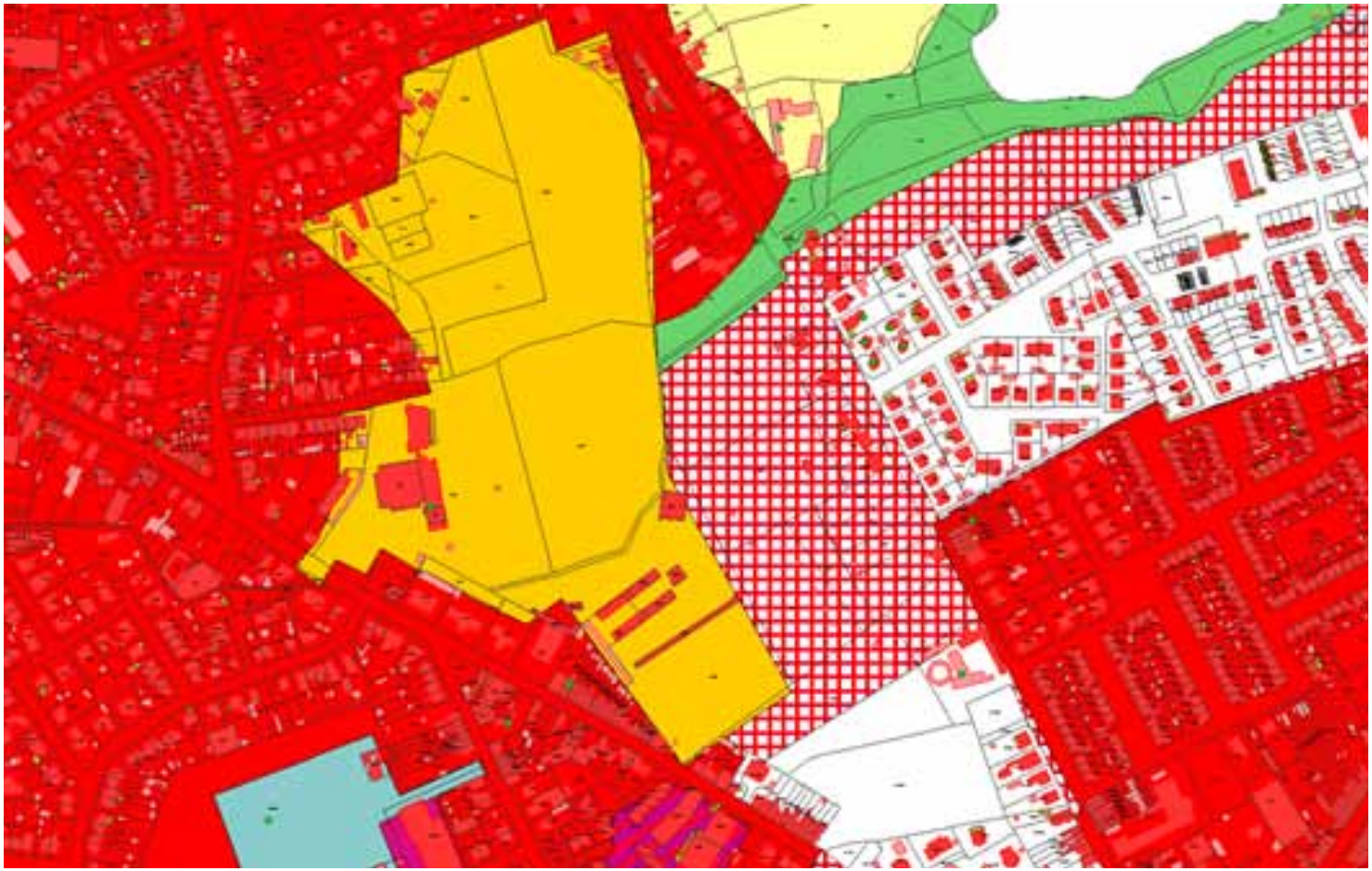
VLUCHTFOTO RENBAAN

BESTEMMING

- **Gewestplan**
  Op het gewestplan werd de renbaan ingekleurd als recreatiegebied. De aanpalende onbebouwde private gronden zijn bestemd als woonuitbreidingsgebied. Waar de Vaernewijckbeek bovengronds stroomt zijn de gronden ingekleurd als natuurgebied.

- **BPA nr. 10 Koning Boudewijnstraat**
  De renbaan en omgeving zijn gelegen in het BPA nr. 10 Koning Boudewijnstraat, dat goedgekeurd werd op 02/03/1999.
  De renbaan zelf is bestemd als zone voor sport-renbaan.
  De aanpalende private gronden zijn bestemd als zone voor wonen. Ter hoogte van de beek is er een zone voor groen-natuurgebied. Op de site wordt een deel van de wijkverzamelweg voorzien.

- **Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk**
  De site is gelegen in de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk. Een deel van de site is gelegen in een specifiek deelplan van de afbakening van het regionaalstedelijk gebied, namelijk een aantal van de onbebouwde percelen ten zuid-oosten van de renbaan.

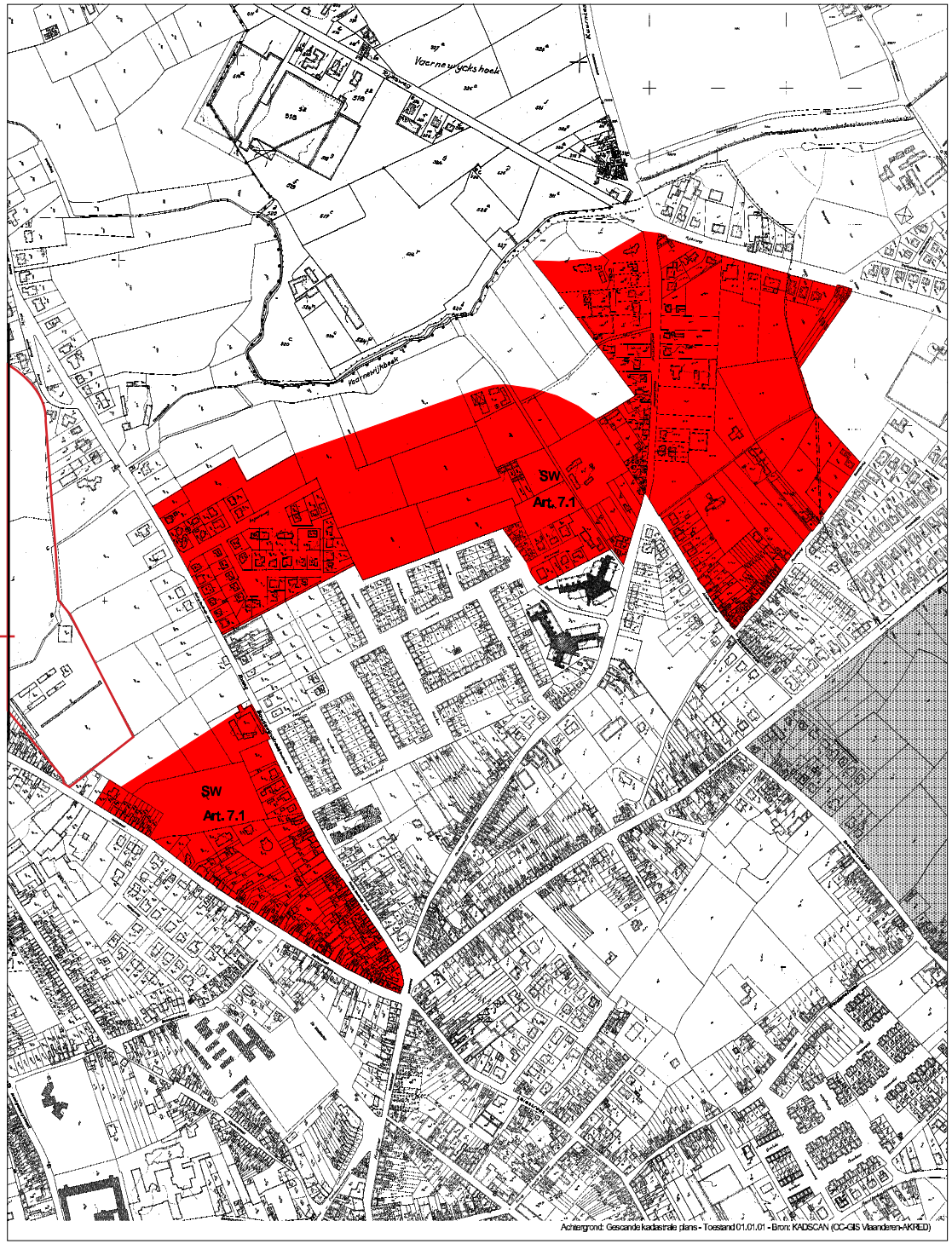


GEWESTPLAN

BPA NR. 10 KONING BOUDEWIJNSTRAAT

AFBAKENING REGIONAALSTEDELIJK GEBIED KORTRIJK

SITE RENBAAN



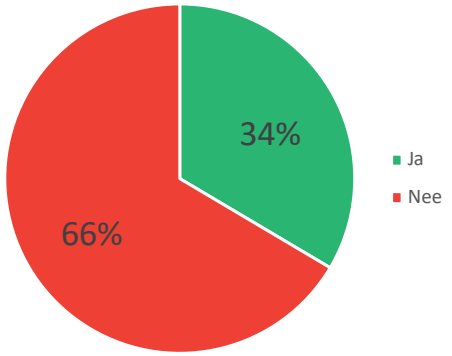
4.1. VISIE

De brede bevolking werd bevraagd in het kader van Kuurne 2035. Uit de bevraging is gebleken dat 66% van de Kuurnenaren van mening is dat de renbaan niet in zijn huidige vorm behouden moet blijven. 56% stelde als nieuwe of bijkomende functie sport-gerelateerde functies voor. Ook groene open ruimte was een vaak voorkomend voorstel voor de herinvulling.

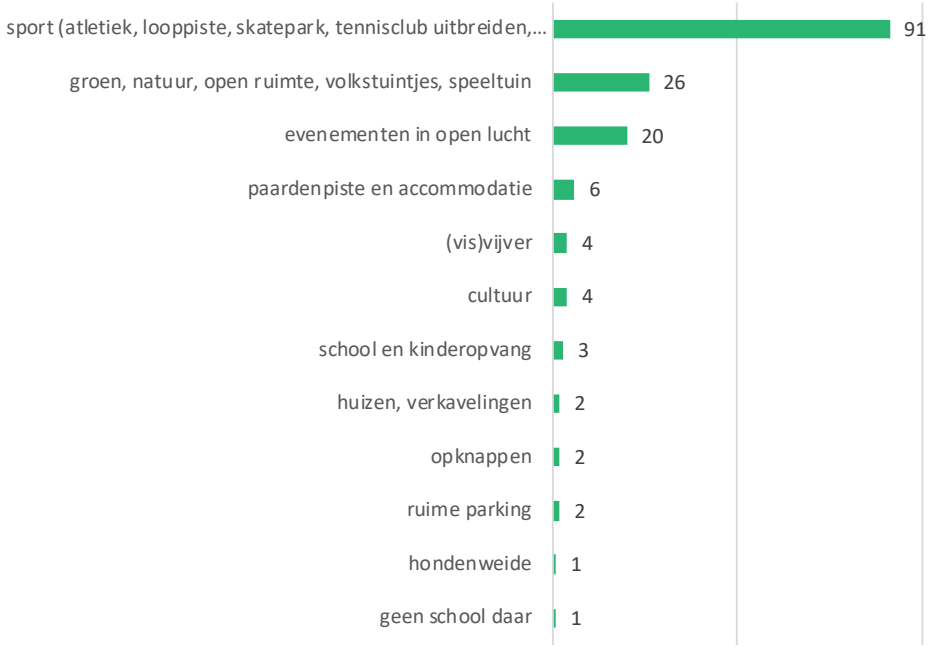
Met deze resultaten van de participatie in het achterhoofd en gelet op hoe beperkt de open ruimte in Kuurne is, werd als eerste basisprincipe voorgesteld de renbaan zo veel mogelijk als een groene open ruimte te behouden. De open ruimte kan een publieke functie krijgen zodat het gebied wordt teruggegeven aan de volledige Kuurnse bevolking. Bovendien kan de zichtbaarheid en de toegankelijkheid van de site gemaximaliseerd worden. Het groen kan tot aan de bestaande straten gebracht worden om de open ruimte terug in het centrum te brengen.

De Vaernewijckbeek is ingebuisd ter hoogte van de renbaan. De bestaande Vaernewijckbeek zou open gelegd kunnen worden en een pad voor voetgangers en fietsers kan voorzien worden richting het open landschap van de bestaande Vaernewijckbeekvallei ten noorden van de Koning Boudewijnstraat. Zo is het mogelijk om de twee open groene ruimtes met elkaar te verbinden.

RESULTATEN BEVRAGING M.B.T. DE RENBAAN
WIL JE DAT DE RENBAAN IN ZIJN HUIDIGE VORM BEHOUDEN BLIJFT?



MOCHT DE RENBAAN OPENGESTELD WORDEN VOOR ANDERE FUNCTIES, AAN WELKE DENK JE DAN?



ZOOM VAN OVERZICHTSKAART
ONTWERPSCHETSEN
PROJECTSITES KUURNE 2035:
LANGE TERMIJNVISIE RENBAAN

publieke gebouwen
appartementen
woningen
ondernemingen

4.1.1. Recreatief landschapspark

De open ruimte kan ontworpen worden als een park waar verschillende soorten activiteiten in plaatsvinden zodat heel de bevolking er gebruik van kan maken: een recreatief landschapspark. Dit houdt het midden tussen natuur en sportinfrastructuur, iets tussen de Groene Long en het sportpark.
De nieuwe basisschool voor Pienter en Wijzer zal worden voorzien op de steentjesparking van de renbaan met een sportzaal die ook buiten schooluren kan worden gebruikt.

Volgende groene en recreatief getinte functies zouden onder andere mogelijk zijn in het landschapspark:

- Tennis (behouden bestaande infrastructuur)
- Hondenschool/hondenweide
- Looppiste
- Paardenmanege
- Volkstuintjes
- Coworkingspaces/congrescentrum
- Fietsinfrastructuur
- ...

De functies zouden op een groene manier ingekleed kunnen worden met bijvoorbeeld hagen zodat het park één geheel vormt.

Het ontwerp werkt als volgt aan de 4 doelstellingen:

Een groener Kuurne
Het ontwerp voorziet een groot groen park voor heel Kuurne. Het park wordt zo veel als mogelijk tot aan de straat doorgetrokken.

Een versterkte identiteit van het centrum
De ontwikkelingen die toegelaten worden aan de randen maken de aanleg van het park mogelijk. Deze gebouwen zullen moeten voldoen aan de principes voor 'de juiste woning op de juiste plaats'. Er zal veel aandacht besteed worden aan de beeldkwaliteit.

Een sterkere relatie met water
Het ontwerp voorziet het openleggen van de Vaernewijckbeek en een verbinding met het open landschap van de Vaernewijckbeekvallei. Er wordt ruimte voorzien voor waterbuffering - en infiltratie.

Een meer duurzame mobiliteit
Het eventueel voorzien van een bikepark kan het fietsen promoten. Bovendien worden er voldoende wandel- en fietspaden voorzien zodat het park een doorwaarbare omgeving is.

SCHETS LANGE TERMIJN TOEKOMSTBEELD OMGEVING RENBAAN

REFERENTIE: PARK SPOOR NOORD, ANTWERPEN

REFERENTIE: WILHELMINA PARK, LEIDSCHE RHEIN

STADSTUIN RONSE – LANDSCHAP LOOPT DOOR ONDER PISTE – REFERENTIE

REFERENTIE: HAGEN, VOLKSTUINEN SORENSEN

4.1.2. Bike Park

Cycling Vlaanderen is op zoek naar een geschikte locatie voor een BikePark. Dit is een fietspiste waar wielrenners veilig kunnen trainen, waar opleidingen en initiaties kunnen gegeven worden om te leren fietsen, om met elektrische fietsen te leren fietsen, skaten, ... Een dergelijke fietspiste zou het fietsen in de regio kunnen promoten en meer mensen op de fiets krijgen. Ook andere sporten zoals skaten, skeeleren, G-sport,... zouden een plaats kunnen vinden op een dergelijk parcours.

In een bikepark worden de verschillende randcondities van de Vlaamse wegen kunnen nagebootst; hellingen, kasseien,... Eventuele hellingen (tunnels of bruggen) zouden op strategische locaties geplaatst kunnen worden waar oversteekbaarheid van de piste noodzakelijk is voor de doorwaadbaarheid van het park.

Vanuit Cycling Vlaanderen werd de vraag gesteld of er mogelijkheden zouden zijn op de site van de renbaan om een bijkomende functie voor fietsers te voorzien. Ze denken hierbij aan een bike park aan de binnenkant van de renbaan aangezien deze zone op vandaag zeer sterk onderbenut wordt. Dit bikepark zou in eerste instantie eventueel samen met de paardensport kunnen functioneren, en op termijn ook met de andere functies in het recreatief landschapspark.

TOM DUMOULIN BIKE PARK – VOORBEELD VAN BIKEPARK

MUZEUMPLEIN, ROTTERDAM – VOORBEELD VAN BRUG IN PARK

IZEGEM, PALMBOUT – LANDSCHAP LOOPT DOOR ONDER WEG – REFERENTIE

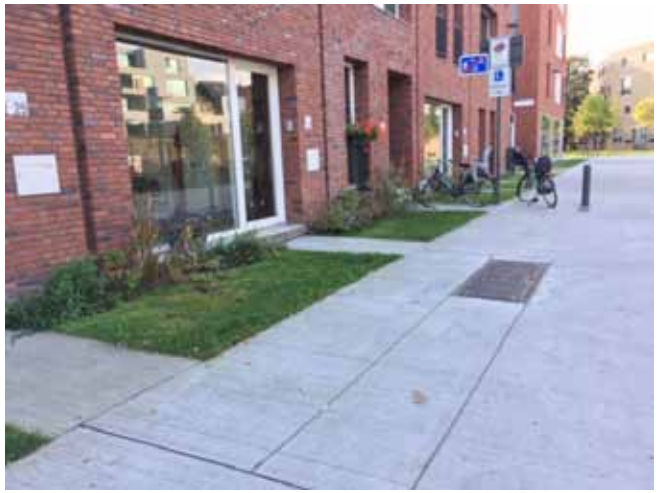
4.1.3. Randafwerking met wonen

Om de bestaande bouwblokken af te werken, de sociale controle in het park te vergroten en het recreatief landschapspark financieel haalbaar te maken, worden in het ontwerpvoorstel de randen van het park afgewerkt met woningen. Er zou een gevarieerd aanbod van grondgebonden woningen en appartementen kunnen worden voorzien. De toegangen (en voorkanten) kunnen gericht worden naar het park.

Het is van groot belang om bij mogelijke ontwikkelingen in te zetten op kwalitatieve architectuur en veel aandacht te besteden aan de beeldkwaliteit. Ook hier gelden de spelregels van 'de juiste woning op de juiste plaats' zoals beschreven in het tweede hoofdstuk. In het bijzonder de uitwerking/detaillering van de overgang tussen het publieke park en de private woningen is van groot belang.
Een verdere verfijning van de mogelijke randbebouwing is zeker nodig in relatie tot een goede inpassing in de context.

EINDHOVENLAAN GRONINGEN – WONEN AAN EEN PARK – REFERENTIE

MILITAIR HOSPITAAL, ANTWERPEN – WONEN AAN EEN PARK – REFERENTIE



TONDERLIER, GENT –
BEELDKWALITEIT – REFERENTIE

4.1.4. Openleggen beek

Oorspronkelijk stroomde de Vaernewijckbeek waar vandaag de hippodroom ligt (zie historische kaarten op de volgende pagina). Deze werd in het verleden eerst verplaatst en dan ingekokerd. In het landschapspark zou de beek opnieuw opengelegd kunnen worden en een landschappelijk karakter krijgen. Dit kan een opwaardering zijn in het grotere parklandschap, een ecologisch waardevol element en belangrijk in functie van de waterberging.

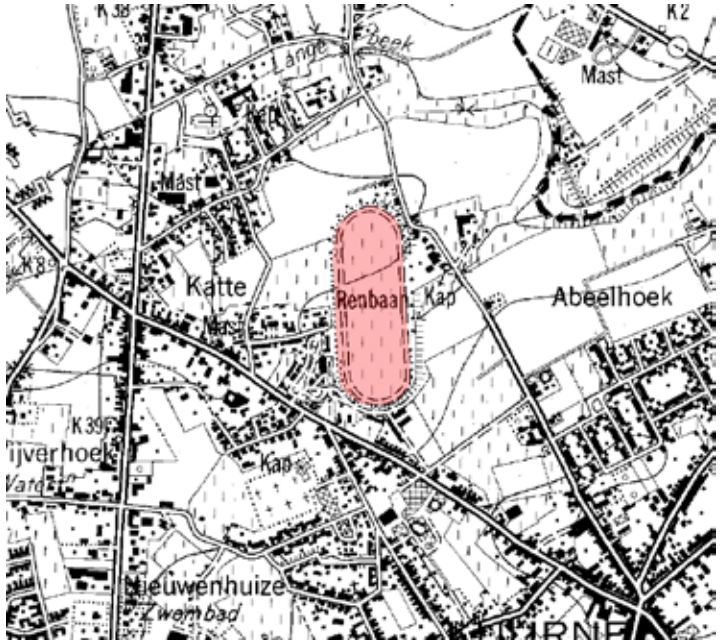
4.1.5. Hoeve als relict

De 'historische hoeve Iserbyt' in de Koning Boudewijnstraat is opgenomen op de inventaris bouwkundig erfgoed (ID: 89800) en dient behouden te blijven. De hoeve zou als mogelijke nieuwe invulling een cohousingproject, een paardenmanege of een andere publiekstrekkende functie kunnen worden.
De open ruimte (met boomgaard) aanpalend aan de hoeve dient bewaard te blijven om het karakter en de openheid van de site te behouden.
De site (gebouw en compositie) heeft een erfgoedwaarde die zeer waardevol is als element in/flankerend aan het park.

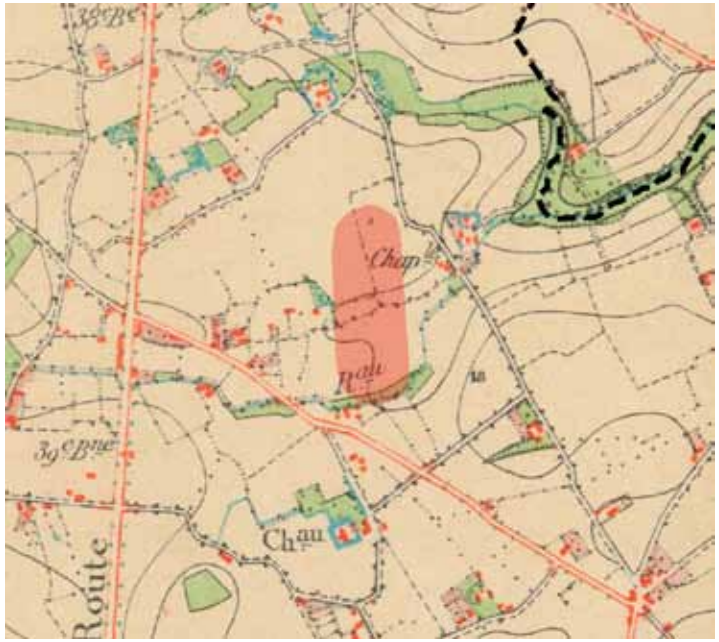
4.1.6. Ontwikkeling zuidelijk woongebied

Het gebied bestemd als stedelijk woongebied, in het zuidelijk deel van het plangebied, zou op korte termijn als eerste stap ontwikkeld kunnen worden. Er werd in de workshop een ontwikkeling voorgesteld van grondgebonden woningen en appartementen die met de bijhorende grondafstand voor de aanleg van het openbaar park, een grondwaarde zou moeten kunnen genereren gelijk aan de huidige marktwaarde van deze gronden.

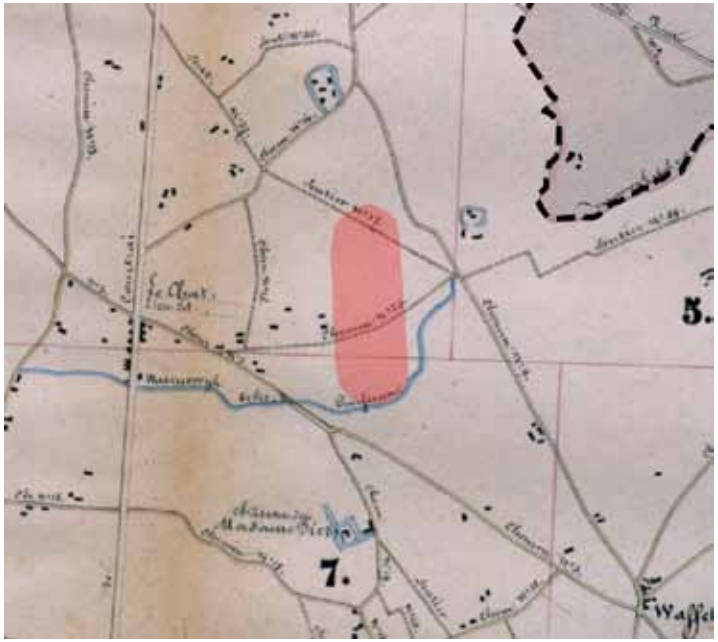
LUCHTFOTO EN STREETVIEW VAN DE HISTORISCHE HOEVE ISERBYT



TOPOGRAFISCHE KAART
1993



TOPOGRAFISCHE KAART
1862



ATLAS DER BUURTWEGEN
1840

FERRARIS KAART
1777

4.2. PIENTER EN WIJZER

De gemeentelijke basisschool Pienter is gelegen langs de Brugsesteenweg in de kern Sint-Pieter. De gemeentelijke basisschool Wijzer is gelegen langs de K. Boudewijnstraat in de kern van Kuurne. Beide scholen (Pienter en Wijzer) vormen samen de gemeentelijke Boudewijnschool.

Pienter is dringend aan renovatie of nieuwbouw toe. Hiertoe werd in 2010 een AGION-dossier ingediend. Ook voor Wijzer kunnen vragen gesteld worden rond renovatie. Naar aanleiding van beide renovatieprojecten werd het idee geopperd om beide scholen samen te voegen binnen een nieuwbouwproject op een nieuwe locatie. Het samenbrengen van beide locaties kan heel wat logistieke voordelen, ruimtewinst, efficiëntiewinst… met zich meebrengen. Het bouwen van een nieuwe school brengt daarnaast de mogelijkheid om buitenschoolse kinderopvang op een kwalitatieve manier te organiseren. Bij de school zou meteen ook een iets overgedimensioneerde sportzaal voorzien worden die ook buiten schooluren gebruikt kan worden.

Als potentiële locatie voor deze nieuwe school werd de steentjesparking aan de renbaan naar voor geschoven. In een haalbaarheidsonderzoek werd zowel de financiële als ruimtelijke haalbaarheid van dit scenario onderzocht.
In een workshop in 2018 werden 3 verschillende scenario's uitgetekend. Deze werden vergeleken op het vlak van ruimtelijke en financiële haalbaarheid en kwaliteit. Een nieuwe school op de steentjesparking bleek zowel financieel als ruimtelijk haalbaar.

SITUERING GEMEENTELIJKE SCHOLEN EN STEENTJESPARKING RENBAAN

4.2.1. Inplanting

In de langetermijnvisie voor de renbaan wordt voorgesteld de bouwblokken rondom het park af te bouden en worden er gevels gecreëerd die zich richten naar het park. Om de school te doen passen binnen dit concept werd de inplanting van het gebouw bijgestuurd ten opzichte van het haalbaarheidsonderzoek. Een U-vormig schoolgebouw bakent de verharde speelplaats duidelijk af en kan gebruik maken van het park als groene speelzone. Er worden gevels gericht zowel naar het park als naar de insteek in de Kattestraat.

Er wordt een afzonderlijke insteek voorzien met Kiss and Ride parkeerplaatsen om de kinderen aan de school af te zetten. Ook de bestaande parking aan de Kubox zou gebruikt kunnen worden als parking voor de school.

Een bestaande private weg verbindt de Koning Boudewijnstraat met de Kattestraat. In de workshop werd voorgesteld deze verbinding publiek te maken voor voetgangers en fietsers. Een beperkte Kiss & Ride zone ter hoogte van deze verbinding in de Koning Boudewijnstraat zou het voor ouders mogelijk maken om kinderen ook langs deze zijde af te zetten.

Op korte termijn kan de school reeds gebouwd worden terwijl de renbaan nog blijft functioneren, dit als een eerste stap in de globale ontwikkeling van de toekomstvisie mits een aantal van de paardenboxen verplaatst worden naar de parking aan de Kubox.

Belangrijk is wel dat voor een goede toegang tot de school de aansluiting op de Kattestraat verbreed dient te worden. Gesprekken zijn nodig met de aanpalende eigenaar.

ZOOM VAN OVERZICHTSKAART ONTWERPSCHETSEN PROJECTSITES KUURNE 2035

SCHETS KORTETERMIJNVISIE
VOOR DE RENBAAN: BOUW VAN DE
NIEUWE SCHOOL

5. OMGEVING SINT-PIETER

5.1. MASTERPLAN SINT-PIETER

In 2015 werd er op een participatieve manier een masterplan opgemaakt voor Sint-Pieter.

De bestaande publieke functies vormen de basisingrediënten voor het masterplan. De twee scholen, het jeugdheem, de Sint-Pieterskerk en de Sint-Pieterszaal zijn immers op vandaag de belangrijke functies voor het gemeenschapsleven in Sint-Pieter.
Als we naar de toekomst toe denken aan een eventuele herbestemming van deze kerk, zal dit vanwege de schaal van het gebouw vermoedelijk een functie zijn die op bovenlokaal niveau functioneert.
De publieke functies worden verbonden met een publieke as voor voetgangers en fietsers. Deze as is reeds gedeeltelijk aanwezig in de huidige situatie. Wil de publieke as echt gaan functioneren als een fiets- en wandelverbinding, mogen er geen permanente kruisingen zijn met gemotoriseerd verkeer.

Om de kwaliteit van de publieke as te verzekeren, zal de groenstructuur verder worden versterkt. De geasfalteerde parkeervlakte ten zuiden van de Sint-Pieterskerk wordt in oppervlakte beperkt. Ten noorden van de as wordt de ruimte heringevuld met groen dat aansluit op de bestaande groenstructuur rond de kerk.
Ten zuiden van de as wordt een beperktere parking voorzien, die bereikbaar is vanuit de Bloemistenstraat. De parking krijgt een groene aankleding. De parking aan de Sint-Pieterszaal oogt in de huidige situatie reeds groener door de rij platanen. Dit
zou nog verder versterkt kunnen worden door andere groene toevoegingen. Langs de bestaande fietsers- en voetgangersverbinding ten zuiden van de VLS Sint Pieters en het jeugdheem is er vandaag al een groenstructuur aanwezig. Ook deze zou nog verder kunnen worden versterkt.

De tot op vandaag onbebouwde zone die in het BPA aangeduid is als 'woonzone', wordt in dit onderzoek meegenomen als een te ontwikkelen zone ter afbakening van het plein.

Eén van de grootste problemen in Sint-Pieter is de oversteekbaarheid en barrièrewerking van de Brugsesteenweg. In het masterplan werd een voorstel voor het gedeelte van de Brugsesteenweg ter hoogte van het centrum van Sint-Pieter uitgewerkt.

Bij de uitwerking voor het voorstel voor de inrichting van de Sint-Michielsweg wordt er van uit gegaan dat de bus niet langer het traject van de Sint-Michielsweg tussen de Brugsesteenweg en de Molenput volgt. In dit gedeelte kan de rijweg dus smaller worden ontworpen.
Door het reduceren van de parkeerplaatsen ten zuiden van de Sint-Pieterskerk, de herinrichting van de parkeerplaatsen aan de Vrije Basisschool Sint-Pieter en aan de Molenput, verandert het totale aantal parkeerplaatsen en de verdeling van de parkeerplaatsen. In de huidige toestand zijn er in totaal 63 plaatsen, in de ontworpen toestand 73. Globaal gezien is er dus een vermeerdering met 10 parkeerplaatsen.

MASTERPLAN SINT-PIETER 2015

5.2. UITVOERING MASTERPLAN

Het bestaande masterplan werd tijdens de workshops voor Kuurne 2035 hernomen en bevestigd en er werden een aantal quick wins uit gedestilleerd.

Met het oog op de herbestemming van de kerk is het niet aangewezen de parking via ontharding sterk te verminderen voordat de nieuwe functie gekend is. Het is immers goed mogelijk dat de nieuwe invulling een grote parkeernood heeft. De afmetingen van de parking zijn op vandaag zeer ruim.
Door alle parkeervakken loodrecht op de weg te herschilderen in plaats van schuin, kunnen er meer voorzien worden op dezelfde oppervlakte (55 ipv 48). De parking kan bovendien reeds vergroend worden door een aantal parkeervakken te vervangen door boomvakken. Door het verschuiven van de bushalte en het vervangen van de schuine parkeerplaatsen aan de rand door langsparkeerplaatsen kan ruimte vrij gemaakt worden voor een afzonderlijk fiets-en wandelpad lansgs de kerk.
De parking zou in de toekomst enkel bediend kunnen worden langs de Bloemistenstraat. Zo zou de weg voor de kerk (Parkwijk) geknipt kunnen worden voor wagens. Ook de voorkant van de kerk zou dan vergroend kunnen worden.

De achterkant van de kerk is vrij hard en de structuur van de wandelpaden die de parking met de school en met de achterkant van de kerk verbinden is niet leesbaar. In de workshop werd een meer doorgedreven ontharding voorgesteld aan de achterzijde van de kerk. De aftakking van de Sint-Michielsweg zou geknipt kunnen worden voor gemotoriseerd verkeer (met uitzondering voor leveringen voor de school en hulpdiensten). Door de nabijheid van de grote parking zijn de parkeerplaatsen in dit deel van de Sint-Michielsweg eigenlijk overbodig en kunnen deze mee onthard worden. Er worden wandel- en fietspaden voorzien in een meer leesbare structuur.

BESTAANDE TOESTAND OMGEVING SINT-PIETER

ZOOM VAN OVERZICHTSKAART
ONTWERPSCHETSEN PROJECTSITES
KUURNE 2035

publieke gebouwen
appartementen
woningen
ondernemingen

In de workshop werd voorgesteld de beek open te leggen. Of dit mogelijk is moet nog meer in detail onderzocht worden: diepte van de beek, variaties in debiet...

Het ontwerp werkt als volgt aan de 4 doelstellingen:

Een groener Kuurne
Het ontwerp zet in op de ontharding en vergroening van de omgeving van de Sint-Pieterskerk.

Een versterkte identiteit van het centrum
De omgeving van Sint-Pieter meer aantrekkelijk maken versterkt de identiteit van deze kern.

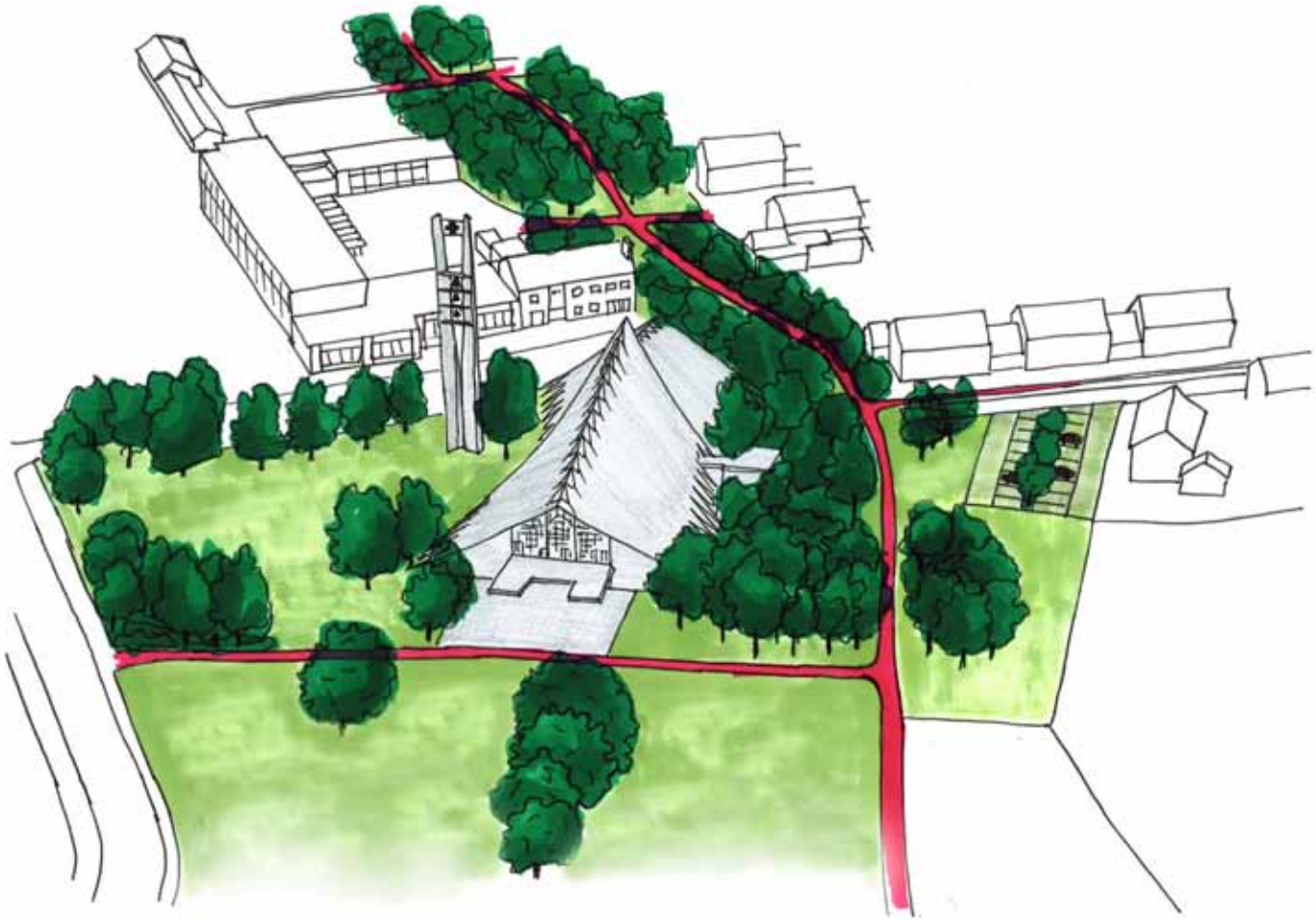
Een sterkere relatie met water
In het ontwerpvoorstel wordt de beek terug opengelegd langs de fietsas. Het ontharden van de parking maakt meer waterinfiltratie mogelijk.

Een meer duurzame mobiliteit
Er wordt ingezet op een veilige wandel- en fietsverbinding voor de publieke functies.

BESTAANDE TOESTAND
PARKING SINT-PIETER

BESTAANDE TOESTAND
PARKING SINT-PIETER

REFERENTIE KARRESPOOR UIT DE REGIO



SCHETS VOORSTEL HERINRICHTING MASTERPLAN SINT-PIETER (2016)

5.3. HERBESTEMMING PIENTER

Wanneer er op de steentjesparking aan de renbaan een nieuwe school gebouwd wordt voor Pienter en Wijzer samen, zal de site van Pienter vrijkomen. De site is volledig gelegen in woongebied. In de workshop werd een eerste aanzet van een inrichtingsplan opgemaakt voor deze site.

De publieke groenzone achter de school wordt op vandaag niet gebruikt door de buurtbewoners, maar hoofdzakelijk door de school. In de workshop werd voorgesteld hier een lot voor een vrijstaande eengezinswoning van de maken. Voor de rest van de site lijkt wonen geen aangewezen oplossing. Kuurne heeft reeds voldoende aanbod aan woningen en de locatie aan de Brugsesteenweg biedt weinig woonkwaliteit.

In de workshop werd voorgesteld KMO units te voorzien op de site aangezien hier wel behoefte aan is in Kuurne. Het is immers een goed bereikbare locatie aangezien men van op de Brugsesteenweg meteen veel richtingen uit kan.

Op de site van de huidige school kunnen 5 KMO units gerealiseerd worden. Er kunnen voldoende parkeerplaatsen en een groene waterbuffering voorzien worden op eigen terrein. De ontsluiting van het KMO terrein zou langs de Brugsesteenweg gebeuren en niet langs de Sint-Pietersstraat om overlast in de woonstraat te vermijden. De bestaande doorsteek voor voetgangers en fietsers blijft behouden en zou meer ruimte krijgen.

Mocht de Sint-Pieterszaal in de toekomst verdwijnen op deze locatie kan het KMO- terrein verder worden uitgebreid tot aan de Brugsesteenweg met nog 5 loten. De parking wordt overbodig wanneer de Sint-Pieterszaal verdwijnt. Medegebruik van de Sint-Pieterszaal zou dan als alternatief onderzocht kunnen worden.

BESTAANDE TOESTAND SITE PIENTER

Het ontwerp werkt als volgt aan de doelstellingen:

Een groener Kuurne
Er wordt voldoende ruimte voorzien voor groenbuffers rond de KMO-zone.

Een sterkere relatie met water
Er wordt voldoende ruimte voorzien voor collectieve waterbuffering en infiltratie.

Een meer duurzame mobiliteit
De bestaande doorsteek blijft behouden.

LANGETERMIJNVISIE: UITBREIDING KMO ZONE MOCHT DE SINT-PIETERSZAAL VERDWIJNEN OP DEZE LOCATIE

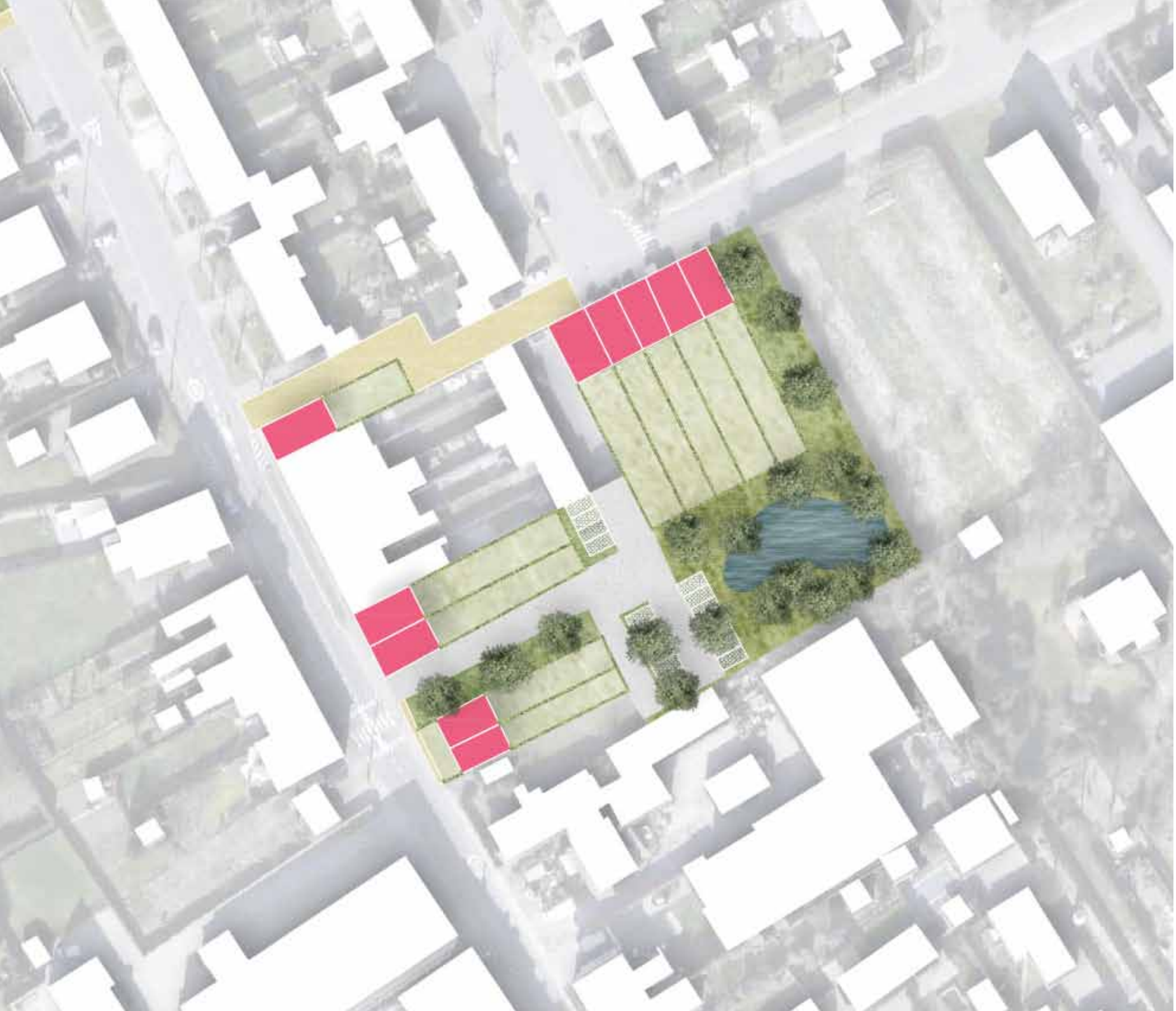
5.4. HERBESTEMMING WIJZER

Wanneer er op de steentjesparking aan de renbaan een nieuwe school gebouwd wordt voor Pienter en Wijzer samen, zal ook de site van Wijzer vrijkomen. De site is volledig gelegen in woongebied.
In de workshop werd een eerste aanzet tot een inrichtingsplan opgemaakt voor deze site. De doelstelling is niet een financiële maximalisatie van de site, maar een kwaliteitsvolle ontwikkeling die zich in de omgeving inpast en strookt met het beleid van de gemeente.

De site grenst in het zuiden aan de Koning Boudewijnstraat en in het noorden aan het kruispunt tussen de Vruchtendreef en de Kiemdreef. Op dit kruispunt takt een voetgangersdoorsteek aan die de wijk met de Koning Boudewijnstraat verbindt.
In de Koning Boudewijnstraat is er een kleine groenzone gelegen langs de voetgangersdoorsteek. Deze groenzone heeft zeer weinig betekenis voor de buurt en grenst aan een blinde gevel. In de workshop werd voorgesteld om een woning te bouwen tegen deze blinde gevel en een brede fiets- en wandeldoorsteek te voorzien.

BESTAANDE TOESTAND SITE WIJZER

ZOOM VAN OVERZICHTSKAART
ONTWERPSCHETSEN PROJECTSITES
KUURNE 2035



publieke gebouwen
appartementen
woningen
ondernemingen

Langs de Koning Boudewijnstraat kunnen twee woningen gebouwd worden aansluitend aan de bestaande rij. Aanpalend aan het naburige perceel worden nog twee rijwoningen voorzien. Langs de Vruchtendreef voorziet het ontwerp 5 rijwoningen met tuin. Toekomstige ontwikkelingen voor het naastliggend perceel blijven mogelijk.

Het parkeren kan collectief worden opgelost in het binnengebied met een insteek voor wagens langs de Koning Boudewijnstraat.
De rijwoningen in de Koning Boudewijnstraat waar tegenaan gebouwd zou worden, hebben op vandaag parkeergarages achteraan op hun perceel die via de Vruchtendreef ontsloten worden. Vandaag moeten de wagens echter over het voetpad en de trage doorsteek rijden om de garagestraat te bereiken. In de workshop werd voorgesteld om deze kant af te sluiten voor wagens en de garagestraat toegankelijk te maken via de insteek van het nieuwe project.
De hemelwateropvang zou collectief kunnen georganiseerd worden in een groene waterbuffer in de hoek van het perceel.

Het ontwerp werkt als volgt aan de 4 doelstellingen:

Een groener Kuurne
Er wordt een collectieve groene parking voorzien in de ontwikkeling. In de hoek van het perceel wordt een natuurlijke groenzone voorzien.

Een versterkte identiteit van het centrum
De woningen zullen moeten voldoen aan de basisprincipes van 'de juiste woning op de juiste plaats'. Er zal aandachtig worden omgegaan met de beeldkwaliteit.

Een sterkere relatie met water
Hemelwateropvang en infiltratie gebeuren collectief en op een natuurlijke manier.

Een meer duurzame mobiliteit
Het parkeren wordt collectief voorzien. De bestaande doorsteek voor voetgangers en fietsers blijft behouden en wordt opgewaardeerd.

6. VERVOLG

Het gemeentebestuur van Kuurne wil werken aan een leefbaar en levendig Kuurne dat klaar is voor de toekomst. De ruimtelijke visie Kuurne 2035 betreft een droombeeld van hoe Kuurne er in 2035 uit zou kunnen zien en een strategie om dit te realiseren. De inhoud van de studie werd in januari 2020 afgerond. Na het ontwerpwerk zijn er echter nog veel stappen die gezet moeten worden om tot realisatie te kunnen komen.

Het gemeentebestuur bekijkt de haalbaarheid en de mogelijke impact van de ontwerpvoorstellen die gedaan werden. De volgende stappen worden gedefinieerd en de te nemen beslissingen worden voorbereid.

De opmaak van het meerjarenplan 2020-2025 voor Kuurne verliep parallel met deze studie. De doelstellingen van de twee studies sluiten zeer goed bij elkaar aan en er waren geen tegenstrijdigheden bij de opmaak. Het beleid wil volgens het meerjarenplan de komende jaren (2020-2025) hard inzetten op volgende acht icoonprojecten:

1. Kuurne focust
2. Kuurne gelukt
3. Kuurne boomt
4. Kuurne droomt
5. Kundig Kuurne
6. Kuurne met open visier
7. Kijk op Kuurne
8. Kuurne, merk waardig

Het gemeentebestuur kiest voor forse investeringen op diverse domeinen: openbare werken, onderwijs, sport, leefbaarheid, groen, … De focus ligt op de leefbaarheid, levenskwaliteit en het geluk van al de inwoners.

De timing en de realisatie van de voorgestelde projecten uit Kuurne 2035 worden bekeken in relatie tot de beschikbare budgetten.

LEIE
DAL