

Groep:	Verenigde raadscommissie
Datum en tijdstip:	2 mei 2023 om 19.00 uur
Plaats:	gemeenteraadszaal
Aanwezig:	R. Vandenberghe, W. Maddens, A. Weydts, A. Ronse, W. Allijns, B. Herrewyn, K. Detavernier, S. Demeyer, P. De Coene (burgemeester en schepenen) M. Ahouna, P. Avijn, N. Beugnies, K. Byttebier, T. Castelein, M. Cattebeke, L. Claassen, M. Cottenier, D. D'Alwein, V. Decaluwe, P. Dejaegher, J. Demeersseman, M. Gheysens, H. Kints, N. Lybeer, L. Maddens, N. Maghroud, C. Matthieu, C. Ryheul, P. Soens, T. Soens, M. Vandemaele, B. Vandorpe, H. Vanhoenacker, V. Van Quickenborne, L. Vercaemst, W. Vermeersch, M. Veys, D. Wemel (raadsleden) Carlo Daelman (algemeen directeur) Johan Dejonckheere (financieel directeur) Wim Lodewyck en Lotte Demeestere (directie Ruimte) Joëlle François (NMBS)
Verontschuldigd:	J. de Béthune, R. Deseyn (raadsleden)
Verslaggever:	Carlo Daelman
Bijlagen:	1. Presentatie Stationsproject 2. Presentatie jaarrekening 2022

Agendapunten:

1. 2023 GR 00098 - Stationsproject Kortrijk - Samenwerkingsovereenkomst 3 – Goedkeuren (punt 5 agenda GR)

Toelichting door Wim Lodewyck en Lotte Demeestere a.d.h.v. PPT gevoegd bij verslag.

Benjamin Vandorpe stelt vier vragen:

1. I.v.m. Traject B? Zit de uitvoering van de werken ook in de prijs?

Wim Lodewyck: Ja, 22 mio is de totaalcost. Studies en uitvoering inclus.

2. De verdeelsleutel wordt vastgelegd na de aanbesteding? Wat keuren we dan goed?

Joëlle François (NMBS): De grote krijtlijnen liggen nu vast. Maar mocht in de ontwerpfase of uitvoeringsfase blijken dat er kleine wijzigingen zijn (vb. bredere fietsonderdoorgang) dan wordt dit door verrekend op basis van de principes uit de huidige overeenkomst. Dit wordt beaamd en geïllustreerd door Axel Weydts op basis van SWO2.

Reactie Benjamin Vandorpe: graag definitie van het woord verdeelsleutel in de overeenkomst opnemen.

Aanvullend antwoord Joelle Francois:

INF maakt me er attent op dat indien we de tekst aanpassen, INF opnieuw een Stamp Legal moet aanvragen en dus dat SWO 03 niet op volgende ExCom goedgekeurd kan worden. SWO 03 is nu principieel goedgekeurd door INF, zou spijtig zijn mochten we weer een ronde moeten doen. Ik zou bij NMBS ook moeten nazien of een toevoegen ook een nieuwe goedkeuring behelst.

De verdeling van de kosten van het project is bepaald in de bijlage van de SWO (plannen met grafisch weergave). De % van finale verdeelsleutel kan maar bepaald worden op basis van goedgekeurd ontwerp en aanbestedingsdossier.

De verdeling van aanneming gebeurt niet op basis van de %, de % is eigenlijk het gevolg van de verdeling en van finale raming- of aanbestedingsprijzen. % wordt dan ook eerder gebruikt voor verdeling kosten van technische studies.

Er zal bijgevolg geen aanvulling gedaan worden op de tekst SWO3.

3. Wat is het Advies van GECORO op dit project?

Wout Maddens: moet nog geagendeerd worden. Er is geen probleem om dit te bespreken.

Reactie Benjamin Vandorpe: ons advies is om het te agenderen.

4. Wat is het prijsverschil tussen renovatie en nieuwbouw? Wat is het milieueffectenrapport?

Axel Weydts: in 2010 heeft men met het masterplan, al de keuze van een nieuw gebouw gemaakt.

Toen uw partij nog in de meerderheid zat. In 2014 stemde u SWO 2 ook mee.

Wout Maddens: voor milieu: ik verwijs naar de plan-MER van 2014.

Benjamin Vandorpe: er is dus geen kennis van het prijsverschil?

Wout Maddens: dit plan is gebaseerd op een initieel masterplan, met voortschrijdend inzicht i.f.v. nieuw station. Nu zetten we nieuwe stap in de initiële marsrichting.

Benjamin Vandorpe: ik herhaal mijn twee vragen, er komt geen antwoord op (prijsverschil, milieueffect).

Wout Maddens: ik verwijs naar alle tussentijdse rapporten van de afgelopen jaren, die in de dossiervorming aanwezig zijn.

Marc Cottenier: mooi gebouw. Proficiat.

Wim Lodewyck: het ontwerp is van NMBS zelf, niet van een sterarchitect.

Wouter Vermeersch: Minister Tacklaan: is er nog plaats voor de wagen? Is mij niet duidelijk? Zijn er nog bovengrondse parkeerplaatsen?

Lotte Demeestere: dubbelrichting is voorzien, ook parkeerplaatsen, maar niet overal. Wel ondergrondse parking van 900 plaatsen. Er is dus een groei aan parkeerplaatsen in deze buurt.

Wouter Vermeersch: bovengronds verdwijnen er parkeerplaatsen. Is voor ons een probleem.

Ik merk ook dat de omgeving redelijk versteend is. Een soort Arcadia? Werd de trambus geïntegreerd in het ontwerp?

Axel Weydts: de plannen zijn volledig trambusproof.

In verband met de parkeerplaatsen: nu zijn er enkel kiss en ride parkeerplaatsen. In het nieuwe plan is dat ook zo. Het aantal is niet 1 op 1 hetzelfde, maar wel meer dan voldoende.

Repliek Wouter Vermeersch: graag vergelijking tussen vandaag en nu bijvoegen bij verslag?

-> Huidig aantal parkeerplaatsen in M. Tacklaan ten westen van Bloemistenstraat = 6 betalend + 6 bewoners + 9 S&G + 1ppmh

Ontworpenoestand gaat naar 5 + 6 (regime nog te bepalen) + 6 S&G en 1 ppmh

Wat is de kostprijs parking? Duurder ondergronds vermoed ik?

Axel Weydts: neen, juist omgekeerd.

Wouter Vermeersch: kostprijs station. Zit de kost materiaalstijging erin?

Joëlle François (NMBS): de raming is gebaseerd op de meest recente aannemingsbedragen (2021) van station Gent en Mechelen. Hiervan zijn de duurste eenheidsprijzen gebruikt. Daarbovenop is 17% inflatie gerekend. Voor het openbaar domein is de raming van 2021 verhoogd met 20%.

Wouter Vermeersch: waarom wordt behoud stationsgebouw onhaalbaar geacht. Wat was het standpunt van het stadsbestuur i.v.m. het station? Hoe zal stadbestuur reageren op de bezorgdheden i.v.m. het bestaand gebouw? Er is bij een deel van de bevolking geen draagvlak? Hoe werken aan dat draagvlak?

Axel Weydts: de politieke debatten zijn voor volgende week. SWO1 en SWO2 hielden rekening met afbraak. Zonder afbreuk te doen aan de mening van anderen. De kunstwerken, die momenteel geïntegreerd zijn in de huidige gevels, worden geïntegreerd in de nieuwbouw. Nu bouwen we verder aan keuzes van 10 jaar geleden.

Axel Ronse: beste Marc, herhaal eens uw tussenkomst?

Marc Cottenier: ik vind dit een mooi functioneel project.

Moniek Gheysens:

Ik ben gebouverseerd. We hebben te weinig waardering voor de jaren '50. Die gevel moeten we houden. Ik sta in deze discussie boven de partijen en hun standpunten. Ik strijd voor erfgoed.

Axel Weydts: u trekt als een rode stier de reliëfjes mee. Goed, gelukkig gaan die ook niet op de schop.

Schepen De Coene, waarom ondersteunt u dit stuk erfgoed niet zoals in de tijd van de SOS-beweging vroeger.

Wout Maddens: deze tussenkomst toont aan dat meningen kunnen verschillen. Continuïteit, visie, vooruitzicht ... Alles wat nu gebouwd is, past in een totaalplan. We moeten eerlijk zijn. De discussie over het eventueel behoud is pas 9 maand geleden begonnen. Dit vernieuwingstraject loopt daarentegen al 15 jaar.

Moniek Gheysens: waarom wordt er niet nagedacht over behoud van de gevel? Waarom geen samenwerking met architectuurscholen?

Catherine Matthieu:

Waarom niet zoals in Rijsel? Oud en nieuw samen naast elkaar? In tegenstelling tot andere sprekers, ben ik ervan overtuigd dat mobiliteit anders zal zijn. Dus minder auto's. Wat gebeurt er aan het seinhuis?

Axel Weydts: daar wordt er serieus onthard. Er zal veel minder beton in zitten dan nu. Ondanks sommige uitspraken van daarstraks.

Catherine Matthieu: hoe zal er duurzaam gebouwd, dat het niet snel verouderd en vervuult?

Joëlle François: De luifel is in staal en kunststof. Hout wordt boven de sporen gebruikt, omdat het minder snel vervuult. De keuze van de materialen is net duurzaam. Staalstructuur is zelfdragend, zonder extra schilderwerk.

Lotte Demeestere: nog even over de circulatie: vanuit de Zandstraat en vanuit de tunnel kunnen de bussen naar de nieuwe busperrons. Bussen kunnen weggrijden via de Koning Albertstraat en via de Doornikselaan. Anderen (vb. taxi's) kunnen aanrijden vanuit de Roeland Saverystraat of het Casinoplein en via de Tolstraat terug weggrijden langs de Koning Albertstraat. De zone richting seinhuis wordt autoluw, zodat de straat stedelijk kan opgeladen worden.

Hannelore Vanhoenacker: Ik wil er toch voor waarschuwen dat we niet blind in de beslissingen van 13 jaar geleden blijven hangen. Voortschrijdend inzicht is belangrijk. De trend naar verduurzaming en duurzaam bouwen moeten we meenemen.

Lotte Demeestere: i.v.m. de kiss en ride voorkant. De verdeling van de mobiliteitsstromen moet verder verfijnd worden bij het ontwerp. Nu liggen de grote principes vast. De technische verzoenbaarheid van het huidige gebouw met de brede tunnel is er echter niet.

Matti Vandemaele: Ik wil eerst duidelijk stellen dat ik een believer van het project ben. Ik zie een aantal inhoudelijke argumenten voor de keuze, maar wat zijn de technische redenen om de gevel niet te behouden?

Lotte Demeestere: de helling naar ondergrondse fietsstalling, doortrekken van busbaan en busperron dwars door huidig gebouw, plus de onderdoorgang.

Axel Weydts: het behoud van de gevel is met het huidige plan niet mogelijk. Inhoudelijk: het verbinden van beide wijken is een heel belangrijk uitgangspunt.

Matti Vandemaele: stel dat we dit volgende week niet goedkeuren, wat gebeurt er dan?

Axel Weydts: als SWO3 niet goedgekeurd wordt, dan is er geen samenwerkingsovereenkomst en moeten we opnieuw rond de tafel.

Matti Vandemaele: welke garantie hebben we dat er niet van gedacht veranderd wordt, zoals in Gent?

Joëlle François: eens gestart aan dit project, dan zijn we verplicht om door te gaan. Dan starten we aan de nieuwe tunnel. We kunnen niet terug. Die intertoegankelijkheid is heel belangrijk. Technisch is het bovendien één grote aanbesteding, niet in delen zoals in Gent.

Matti Vandemaele: wat gebeurt er met parking Tacklaan? En zie ik het goed, staan er in de Burg Reynaertstraat bomen?

Axel Weydts: Tijdens de werf is de parking werfzone, daarna projectgrond, waar nog geen duidelijkheid rond is. De bomen van de Burg Reynaertstraat passen in de globale stadsvisie rond vergroening, maar maken geen deel uit van de projectzone.

Matti Vandemaele: kunnen we niet nog extra elementen van het huidige gebouw meenemen om tegemoet te komen aan de erfgoedbezwaren? Compromis mogelijk binnen SWO3? Is een motie met vraag om verder onderzoek een optie?

Wout Maddens : We kunnen dit bekijken

Carmen Ryheul: is er een mindervalidenparking voorzien? Bovengronds? Opladen elektrisch: bovengronds of in de parkeergarage?

Kost parking ondergronds: 4 euro?

Axel Weydts: de parking van de NMBS heeft een bepaalde tariefformule. Wij worden met de stad mee uitbater. Momenteel stemmen wij onze tarieven af. Wat de stadstarieven betreft hanteren wij het volgende principe: on street is duurder dan off street. Het scheelt de helft.

Lotte Demeestere: elektrisch laden gebeurt onder de grond. Je mag een moderne parking echter niet vergelijken met bij voorbeeld de Schouwburg. Er komen brede inritten. Vergelijk de toekomstige parking eerder met de parking Houtmarkt. Daar is er een brede mooie ingang.

Benjamin Vanderpe: Is er nog sprake van een torengedouw op de huidige parking?

Joëlle François: ligt in de kast. Is toekomstmuziek. Er werd voorlopig niet verder aan gewerkt. Deze zone wordt in het kader van de stationswerken ingeschakeld als werfzone.

2. Algemene beleidsrapportering - Jaarrekening Stad en OCMW Kortrijk 2022 (punt 7 en 8 agenda GR – punt 1 agenda RMW)

Johan Dejonckheere stelt het rapport voor op basis van PPT bij verslag gevoegd.

Benjamin Vandorpe: felicitaties voor de diensten en de schepen van financiën. Dit is een doorwerkt document, overzichtelijk, anticipeert op vragen uit het verleden.

Hierbij een aantal technische vragen die later kunnen beantwoord worden:

-Gecumuleerde investeringen: wat had er volgens de initiële plannen moeten gedaan zijn tegen vandaag?

-extra aangegane lening vorig jaar; wat is de rente die we daar nu op betalen?

-investeringen: zorgcampus: rare cijfers St Jozef en Groeningeabdij? Is er een verklaring voor de bokkesprongen?

-bezettingsgraad parkings: algemeen, wat is de evolutie, meer specifiek, wat is het effect van tijdelijke sluiting Veemarkt op parking K in Kortrijk?

-instandhoudingsratio: Wat is besteed aan bestaande projecten? Kan er een opsplitsing gemaakt worden?

Johan Dejonckheere:

I.v.m. met de transactiemomenten van St Jozef: dit is te verklaren door twee fenomenen. Bij de opmaak van de planning werd rekening gehouden met vertraging, maar de werken gingen sneller vooruit dan voorzien. Daarnaast trok de aannemer ook een factuurspurtje. Soms is de aannemer ver achter met facturatie en probeert hij de achterstand in te halen naar het jaareinde toe.

Wat de reden is voor de stadsliving moet ik navragen/opzoeken. Evenals het antwoord op uw andere vragen.

-> Deze antwoorden worden nagestuurd uiterlijk vrijdag a.s.

Axel Weydts: De tijdelijke sluiting van de Veemarkt heeft uiteraard voor een verschuiving gezorgd. Ik bezorg u de cijfers.

-> Deze worden nagestuurd uiterlijk vrijdag a.s.

David wemel:

Betonstop: amper uitgaven in 2022 tegenover een budget van 500K, hoe komt dat?

Personeel : 51 % is loonkost. Kunnen we historische cijfers krijgen, evolutie van dit cijfer?

Parkeren stijgt, intussen hoger dan 2019: waarom? Meer auto's? Tarieven? Betere inning?

Axel Weydts: de tariefaanpassingen die de loop van 2019 werd doorgevoerd, telt voor het eerst door. Er waren niet meer auto's in Kortrijk.

Renovatiepremies dalen. Waarom?

Wout Maddens: De inspanningen van ons bestuur zijn voornamelijk gericht op renovatiebegeleidingen. Premies op zich zijn niet het hoofddoel.

Johan Dejonckheere: Onderhandelingen met eigenaars in het kader van het verwerven van gronden i.f.v. de betonstop zijn niet zo makkelijk af te ronden. Binnenkort komt er wel een groot dossier met budgettaire impact, maar dat zal al in 2023 zijn.

De evolutie van het aandeel personeelskost in de totaliteit van de exploitatiekosten zal uiterlijk vrijdag a.s. nagestuurd worden. We zullen dan ook de evolutie van het aantal woonpremies, begeleidingen en uitgaven meesturen.

Wouter Vermeersch: AFM retoriek is toch anders dan vroeger. Nu is een negatieve AFM precies geen probleem meer?

Wat is onze lange termijn strategie rond energie: zijn we bezig met indekking?

U stelt dat onze realisatiegraden beter zijn. Is dat zo of is de nominatieve prijs omhoog, is het een gevolg van de inflatie?

Wat is de detailberekening van de werking/opbrengst van de scancar (naar analogie met de berekening voor GAS5 die we hebben ontvangen).

Daarnaast stelde ik ook nog een resem schriftelijke vragen, waarvan ik het antwoord in wacht.

Johan Dejonckheere: Ik heb geen "positieve retoriek" over de AFM gebruik. Hij is niet goed, dit heb ik duidelijk en herhaaldelijk gezegd, staat ook bij de conclusies. Toch is de AFM beter dan verwacht. Ook dat is de realiteit.

Wat betreft energie: de contracten zijn hoofdzakelijk variabel, maar met een kliksysteem waarbij bepaalde hoeveelheden in de toekomst vastgelegd kunnen worden. Dat geeft een zekere beveiliging voor de toekomst. Achteraf bekeken hadden we voor de afgelopen winter beter minder vastgeklikt. Voor de toekomst bedongen we bij de leverancier, gekoppeld aan de verlenging van het contract, meer flexibiliteit op maat van Kortrijk (ofwel niet klikken, ofwel dubbel klikken).

I.v.m. realisatiegraad vs. inflatie: daar deels gelijk. Op het eindbudget speelt dit niet (inflatie sindsdien niet fundamenteel gewijzigd), op het initieel budget speelt dit wel rol, het verklaart voor een stuk de toename van het percentage. Vergelijken met een oud budget is op zich een waardevolle

oefening, maar hoe ouder het budget, hoe meer afwijkingen met de huidige situatie. Dat bemoeilijkt die vergelijking dan weer.

De berekeningen rond de scancar worden bezorgd uiterlijk vrijdag a.s.

Vragen van Wouter Vermeersch per mail dd. 2/05/2023: de antwoorden worden uiterlijk vrijdag a.s. bezorgd.

Inzake het OCMW over 2022:

- VORK:

Het aantal couverts/maaltijden in het vork in verhouding tot het originele streefdoel van 20.000 couverts per jaar?

- VORK:

Het percentage sociaal tarief in verhouding tot de originele doelstelling van 60% (later bijgesteld tot 50%)?

- 250 extra kinderopvangplaatsen:

Hoeveel kinderopvangplaatsen waren er eind 2018, 2019, 2020 en 2021? Hoeveel nieuwe kinderopvangplaatsen zijn er met andere woorden bijgekomen?

- Kinderopvang:

Aantal plaatsen in kinderopvang in verhouding tot de Kortrijk-norm van 60%?

Inzake de Stad over 2022:

- Fietszones:

Het aantal fietsstraten op het einde van het jaar uitgesplitst over de stad en deelgemeenten?

- 100 hectare bos:

het aantal hectare bos dat op het einde van het jaar effectief gerealiseerd is en waarover volledige zekerheid bestaat dat het effectief bos wordt?

- 750 nieuwe sociale woningen:

Eind 2018 waren er 3.221 sociale woningen, waren er dat op het einde van het jaar? Hoeveel nieuwe sociale woningen waren er eind van het jaar bijgekomen?

- Energiecontracten:

In 2021 beschikte Stad Kortrijk over variabele contracten voor energie en kreeg de prijsstijgingen dus integraal doorgerekend. Hoe zit dat actueel?

- Parko:

Graag de resultaten per parking en in het bijzonder voor Parking K een detail van de huurgelden en het gebeurlijke verlies.

- Lago:

In 2022 heeft Stad Kortrijk Lago ondersteund in liquiditeit door onze subsidies vroeg te betalen. Blijft dit zo?

In de gemeenteraad van september 2022 werd door de meerheid beslist om een eenmalige corona-subsidie toe te kennen van een 650.000 euro. De energiecrisis weegt echter verder op de energie-intensieve zwembaden.

Wat is de impact van de energiecrisis? Zal bijkomende steun vanuit de Stad noodzakelijk zijn?

Graag volgende ratio's en vergelijking met andere steden en gemeenten, zowel voor Stad als OCMW:

1. Realisatiegraad

Graag hadden wij de realisatiegraden van de uitgaven én ontvangsten berekend gezien van de jaarrekening 2020, 2021 en 2022 ten opzichte van het initieel meerjarenplan goedgekeurd op de gemeenteraadszitting van 2 december 2019.

De gebudgetteerde realisatiegraden op basis van het aangepaste meerjarenplan over 2023, 2024 en 2025 ten opzichte van het initieel meerjarenplan goedgekeurd op de gemeenteraadszitting van 2 december 2019.

Graag ook de vergelijking met de andere centrumsteden.

2. Schuld per inwoner

Graag de schuld per inwoner over 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022.

De gebudgetteerde schuld per inwoner op basis van het aangepaste meerjarenplan over 2023, 2024 en 2025.

Graag ook de vergelijking met de andere centrumsteden.

3. Schuld-inkomen ratio

De schuld-inkomsten ratio is een financiële indicator die de totale schuld van de ten opzichte van haar jaarlijkse inkomsten uitdrukt.

Hoe hoger het percentage, hoe negatiever de financiële positie van de stad is.

Graag de overeenkomstige schuld-inkomen ratio over 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022.

De gebudgetteerde schuld per inwoner op basis van het aangepaste meerjarenplan over 2023, 2024 en 2025.

Graag ook de vergelijking met de andere centrumsteden.

4. Uitgaven per inwoner

Graag de totale uitgaven per inwoner en de gemiddelde toename of afname ervan per jaar over 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022.

De gebudgetteerde uitgaven per inwoner op basis van het aangepaste meerjarenplan over 2023, 2024 en 2025.

Graag ook de vergelijking met de andere centrumsteden.

5. Inkomsten per inwoner

Graag de totale inkomsten per inwoner en de gemiddelde toename of afname ervan per jaar over 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022.

De gebudgetteerde inkomsten per inwoner op basis van het aangepaste meerjarenplan over 2023, 2024 en 2025.

Graag ook de vergelijking met de andere centrumsteden.

6. Autofinancieringsmarge per inwoner

Graag de autofinancieringsmarge per inwoner over 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022.

De gebudgetteerde autofinancieringsmarge per inwoner op basis van het aangepaste meerjarenplan over 2023, 2024 en 2025.

Graag ook de vergelijking met de andere centrumsteden.

Voor het verslag

Carlo Daelman
3/5/2023