

SV 2023-074 van raadslid M. Vandemaele van 27 juli 2023

**Vraag:
Struikelsteen**

In 2019 werd een (eerste?) struikelsteen geplaatst in Kortrijk ter nagedachtenis van Edmond Buyschaert.

1. Van wie kwam dit initiatief?
2. Worden er nog struikelstenen geplaatst in de toekomst? Zo ja, wanneer en voor wie?
3. In Oostende kunnen inwoners via een reglement zelf suggesties doen voor een struikelsteen en de plaatsing ervan door de stad aanvragen. Kan dat in Kortrijk ook? Waarom niet?
3. Welke andere inspanningen zal de stad doen om de nagedachtenis van de verzetshelden in onze stad levendig te houden

Antwoord:

In 2019 werd een (eerste?) struikelsteen geplaatst in Kortrijk ter nagedachtenis van Edmond Buyschaert.

1. Van wie kwam dit initiatief?
Initiatief kwam van de familie zelf. Zij hebben ook de kosten gedragen (120€).
2. Worden er nog struikelstenen geplaatst in de toekomst? Zo ja, wanneer en voor wie?
Vandaag hebben wij geen lopende aanvragen voor nieuwe struikelstenen.
3. In Oostende kunnen inwoners via een reglement zelf suggesties doen voor een struikelsteen en de plaatsing ervan door de stad aanvragen. Kan dat in Kortrijk ook? Waarom niet?
Elke aanvraag voor een struikelsteen wordt behandeld.
Een reglement is hiervoor niet voorzien.
4. Welke andere inspanningen zal de stad doen om de nagedachtenis van de verzetshelden in onze stad levendig te houden?
Aan het Belfort en aan de Broeltorens hangen herdenkingsplaten voor alle gesneuvelde verzetsleden.
Jaarlijkse herdenking 1e weekend van september (Bevrijding) aan beide monumenten.
Jaarlijkse herdenking van de Leieslag op zondag (+/- 23 mei) in het Albertpark.

SV 2023-081 van raadslid C. Ryheul van 31 juli 2023

**Vraag:
Elektrische deelsteps Bird, evaluatie (2)**

Op 15/6/2021 lanceerde BIRD, 100 elektrische deelsteps in Kortrijk. De eerste gebruikscijfers waren zoals verwacht en werden door Bird als 'algemeen goed' geëvalueerd. Men zag ook een groeipotentie. Dit is een vervolgvraag op mijn schriftelijke vraag van 28/6/2022 waarin ik polste naar een eerste evaluatie na een jaar.

1. Graag een maandelijks overzicht van de gebruikscijfers sinds de opstart. Hoe evalueert Bird en het stadsbestuur deze cijfers?
2. Een gebruiker kan ook een sterrenrating geven en als een step 3x een 1*-rating krijgt, wordt die automatisch als beschadigd gemarkeerd in de applicatie en weggehaald van de gebruikerskaart.
 1. Graag een maandelijks overzicht van de sterrenratings die door de gebruikers werden gegeven.
 2. Welke negatieve meldingen komen het vaakst voort?
 3. Hoeveel steps werden weggehaald van de gebruikerskaart.

3. Hoeveel ritten werden er sinds de opstart (per maand) geregistreerd?
Wat was de gemiddelde afstand die werd afgelegd per rit?
Wat was de gemiddelde duurtijd per afgelegde rit?
4. Zijn er ondertussen plannen om het bestaande aanbod uit te breiden?
Zo ja, met hoeveel? Zo niet, waarom niet?
5. Bird zette in het najaar van 2021 de eerste Bird 2-steps in. Bij vraagstelling in juni vorig jaar was al de helft van de vloot verwisseld door Bird 2-voertuigen en streefde men er naar om tegen het najaar de 2de helft van de vloot verwisseld te hebben.
1. Hoeveel steps telt de vloot van Bird in Kortrijk?
 2. Hoeveel er van zijn nog Bird 1-steps, hoeveel Bird 2 deelsteps?
 3. Indien de voltallige vloot niet uit Bird 2-steps zou bestaan bij beantwoording: waarom is dit nog niet gebeurd en wanneer zou dat wel het geval zijn?
6. Hoeveel deelsteps zijn er sinds de opstart, ondanks de gps-tracering, gestolen?
Hoeveel gevallen van vandalisme zijn gerapporteerd?
Hoeveel ongevallen zijn er gebeurd?
7. Bij vorige vraagstelling werden nog geen accounts gedesactiveerd wegens slecht parkeren of rijden. Wel werden 42 waarschuwingen gestuurd samen met educatief materiaal omtrent correct rij- en parkeergedrag. Ik blijf herhalen dat ik dagelijks steps zie liggen die er al meerdere dagen na elkaar liggen.
1. Werden er sinds mijn vorige vraagstelling ondertussen wel accounts gedesactiveerd, gebruikers afgesloten van het systeem omdat men niet verantwoordelijk reed of parkeerde? Zo ja, hoeveel. Zo niet, waarom niet?
 2. Graag een overzicht van het aantal waarschuwingen dat sinds de opstart verstuurd werd samen met sensibiliserend materiaal. Is er sprake van recidivisme? Zo ja, hoe wordt daar mee omgegaan?
 3. Graag een kopie van de waarschuwing en het sensibiliserend materiaal dat naar een wangebruiker wordt verzonden.
8. Bij opstart was de minimumleeftijd voor het gebruik van de deelsteps van Bird ingesteld op 18 jaar. Uit het antwoord bij mijn vorige vraagstelling blijkt dat Bird er voor kiest om geen IDcontrole in de applicatie te implementeren omdat dit de gebruiksdrempel aanzienlijk verhoogt.
1. Met andere woorden primeert voor Bird het commercieel belang boven de veiligheid? Zo niet, is Bird bereid om een dergelijke ID-verificatie in te voeren? Zo niet, waarom niet?
 2. Sinds juli 2022 werden er nieuwe regels voor het gebruik van elektrische step van kracht. Eén er van is de minimumleeftijd van 16 jaar. Mag ik veronderstellen dat Bird ook zijn minimumleeftijd heeft aangepast en dat klanten nu bij opstart via de algemene voorwaarden akkoord moeten gaan met die nieuwe minimumleeftijd?
 3. Hoeveel verzoeken kreeg het Trust & Safety-team van Bird van de politie of van ouders van minderjarigen om accounts af te sluiten?
 4. Via welk weg heeft het stadsbestuur ouders van jongeren op de hoogte gebracht van deze mogelijkheid om op eenvoudig verzoek een Bird-account van zijn zoon/dochter af te sluiten?
9. In vorig antwoord gaf Bird aan wel voorstander te zijn van de nieuwe maatregelen voor elektrische steps. Andere aanbieders op de deelstepmarkt gingen onlangs een stapje verder. Om onveilig rijden aan te pakken lanceerde deelstepverdelers Bolt de 'Reckless Rider Score', een soort evaluatiesysteem dat het rijgedrag van gebruikers beoordeelt op basis van verschillende factoren en er een score op plakt. Deze data wordt verzameld met verschillende functies en sensoren. Zo wil de deelstepverdelers controleren op meer tandemrijden, abrupt remmen en slippen, botsingen en illegaal parkeren. Als een gebruiker slecht scoort, volgen sancties: naast educatief materiaal om de roekeloze rijders bewust te maken van de gevaren, is er sprake van inperken van de scootersnelheid en schorsing.

Is deelstepverdelers Bird ook bereid om dergelijke 'Reckless Rider Score' in te voeren bij gebruik van de voertuigen in Kortrijk? Zo niet, waarom niet? Zo ja, tegen wanneer zou die applicatie kunnen ingevoerd worden? Deelstepaanbieder Lime heeft ook nieuwe veiligheidsmaatregelen aangekondigd en zal een verplichte reactietest invoeren op vrijdag- en zaterdagavonden vanaf 22u. De test wordt afgenomen in de Lime-app en berekent het reactievermogen van gebruikers. Bij een te trage reactie, zal het voertuig niet ontgrendeld kunnen worden. Verder introduceerde het bedrijf een traingmodus om het gebruik er van veiliger onder de knie te krijgen. Wat is de houding van Bird op de introductie van deze nieuwe veiligheidsmaatregelen? Is het bedrijf ook van plan om dergelijke maatregelen in te voeren? Zo niet, waarom niet? Zo ja, dewelke en tegen wanneer?

10. Graag een overzicht sinds de opstart van de meldingen in de 'community mode' in de app van Bird. Slecht parkeren en beschadiging waren bij vorige vraagstelling de enigste problemen. Zijn er nieuwe categorieën?

11. Met welke logistieke partners werkt Bird samen voor het ophalen van de steps? Bevinden de magazijnen zich nog steeds in de Meersstraat 1 en Volksplein 18? Zo niet, waar dan wel?

12. Vanaf vorige zomer werden nieuwe regels voor het gebruik van elektrische step van kracht. Zo werd er een andere leeftijds grens opgelegd van minimum 16 jaar voor het gebruik van een step, mag er niet meer op het voetpad gereden worden en werd het ook verboden om met meer dan één iemand op dergelijke step te staan (tandemrijden).

1. Graag een overzicht van alle communicatie die de stad heeft opgezet om ruchtbaarheid te geven aan de nieuwe federale maatregelen rond stepgebruik.
2. Uit een enquête van VIAS blijkt dat de nieuwe regels nog onvoldoende gekend zijn en heeft een quiz opgemaakt om de kennis van de weggebruikers op te frissen. Is de stad bereid om die quiz ruimer te communiceren?
<https://viasinstitute.typeform.com/to/yEDzhyZU?typeform-source=www.vias.be>
3. Wordt er effectief op deze nieuwe regels gecontroleerd en gescantioneerd?
4. Hoeveel inbreuken werden door de politie sinds de invoering van de nieuwe maatregelen, vastgesteld en beboet?

Antwoord:

1. Graag een maandelijks overzicht van de gebruikscijfers sinds de opstart. Hoe evalueert Bird en het stadsbestuur deze cijfers?

Maandelijks overzicht van de gebruikscijfers: zie bijlage 1.

Bird evalueert het gebruik goed en conform andere steden die gelijkwaardig aan Kortrijk zijn. Het aanbod van steps is tijdens het jaar geleidelijk aan gestegen richting de 300 steps. Alhoewel er in sommige maanden vergeleken met het jaar ervoor wel een kleine daling in het gebruik per step wordt gezien, is dit heel miniem gebleven.

2. Een gebruiker kan ook een sterrenrating geven en als een step 3x een 1*-rating krijgt, wordt die automatisch als beschadigd gemarkeerd in de applicatie en weggehaald van de gebruikerskaart.
 1. Graag een maandelijks overzicht van de sterrenratings die door de gebruikers werden gegeven.
Zie bijlage 2.
 2. Welke negatieve meldingen komen het vaakst voort?
Twee meldingen komen het vaakst voor:
 1. 'Trage snelheid'
 2. 'Begint niet te rijden'

- Hoeveel steps werden weggehaald van de gebruikerskaart.
Sinds het begin van juni 2021 worden er gemiddeld per maand 13 steps verwijderd van de gebruikerskaart.

- Hoeveel ritten werden er sinds de opstart (per maand) geregistreerd?
Wat was de gemiddelde afstand die werd afgelegd per rit?
Wat was de gemiddelde duurtijd per afgelegde rit?

Zie bijlage 1.

- Zijn er ondertussen plannen om het bestaande aanbod uit te breiden?
Zo ja, met hoeveel? Zo niet, waarom niet?

Op dit moment bestaan er geen plannen om het huidige aanbod uit te breiden. Bird is van plan rond de 300 actieve voertuigen te blijven aanbieden. Alhoewel de huidige gebruikscijfers goed geëvalueerd worden, is op dit moment niet genoeg extra vraag om meer dan 300 steps aan te bieden.

Binnen de vergunning exploitatie deelsteps die Bird van Stad Kortrijk ontving, is het ook niet mogelijk om meer dan 300 steps te exploiteren.

- Bird zette in het najaar van 2021 de eerste Bird 2-steps in. Bij vraagstelling in juni vorig jaar was al de helft van de vloot verwisseld door Bird 2-voertuigen en streefde men er naar om tegen het najaar de 2^{de} helft van de vloot verwisseld te hebben.

- Hoeveel steps telt de vloot van Bird in Kortrijk?
De vloot telt in 2023 gemiddeld 295 steps.
- Hoeveel er van zijn nog Bird 1-steps, hoeveel Bird 2 deelsteps?
De gehele vloot bestaat sinds eind 2022 uit Bird2 – steps.
- Indien de voltallige vloot niet uit Bird 2-steps zou bestaan bij beantwoording: waarom is dit nog niet gebeurd en wanneer zou dat wel het geval zijn?
N.v.t.

- Hoeveel deelsteps zijn er sinds de opstart, ondanks de gps-tracering, gestolen?
Hoeveel gevallen van vandalisme zijn gerapporteerd?
Hoeveel ongevallen zijn er gebeurd?

Gestolen steps: Er werden sinds de opstart in totaal 6 steps gestolen. Eén step hiervan is gemeld door de politie en kon nadien gerecupereerd worden.

Vandalisme: Vandalisme is moeilijk kwantificeerbaar omdat dit weinig gerapporteerd wordt. Er zijn 0 gevallen van vandalisme gerapporteerd bij Bird. Ook werden geen concrete klachten ontvangen die van dusdanige ernst zijn via de logistieke partners.

Ongevallen: Er zijn sinds de opstart geen medische ongevallen gebeurd → ‘medical incident rate 0%’. Er zijn 6 niet-medische ongevallen gebeurd (bvb criminele activiteiten, diefstal); 3 in 2021, 2 in 2022 en 1 in 2023 → non-medical incident rate 0.0036%.

- Bij vorige vraagstelling werden nog geen accounts gedesactiveerd wegens slecht parkeren of rijden. Wel werden 42 waarschuwingen gestuurd samen met educatief materiaal omtrent correct rij- en parkeergedrag. Ik blijf herhalen dat ik dagelijks steps zie liggen die er al meerdere dagen na elkaar liggen.

1. Werden er sinds mijn vorige vraagstelling ondertussen wel accounts gedesactiveerd, gebruikers afgesloten van het systeem omdat men niet verantwoordelijk reed of parkeerde? Zo ja, hoeveel. Zo niet, waarom niet?
Bird heeft sinds de vorige vraagstelling geen accounts moeten deactiveren. Accounts worden gedeactiveerd als er een sterke inbreuk wordt gemaakt tegen de algemene voorwaarden (bv minderjarig rijden, fraudulent gedrag) of de algemene wegcode. Bij inbreuk (slecht parkeren, dubbel rijden), wordt er eerst een officiële waarschuwing gestuurd. Bij een tweede voorval wordt men beboet, bij een derde voorval wordt het gebruikersaccount (en GSM + betaalmethode) geblokkeerd. Afhankelijk van de ernst van het foutparkeer/rijgedrag kan er ook direct beboet worden.
2. Graag een overzicht van het aantal waarschuwingen dat sinds de opstart verstuurd werd samen met sensibiliserend materiaal. Is er sprake van recidivisme? Zo ja, hoe wordt daar mee omgegaan?
Er zijn 63 waarschuwingen gestuurd sinds de opstart in 2021 en 4 boetes opgelegd van 5-10 EUR (gevallen van recidivisme). Zoals uitgelegd in antwoord op de vorige vraag wordt een gebruiker beboet bij een tweede overtreding. Bij een derde overtreding wordt de gebruikersaccount en GSM geblokkeerd. Dit is nog niet moeten gebeuren sinds de opstart.
3. Graag een kopie van de waarschuwing en het sensibiliserend materiaal dat naar een wangebruiker wordt verzonden.

“Hallo,

We nemen contact met je op in verband met een melding van roekeloos parkeren dat plaatsvond in de buurt van één van je ritten op [datum en tijd]. Dit bericht dient als waarschuwing dat parkeren waarbij de step de openbare weg belemmert in strijd is met onze huurovereenkomst en/of lokale regelgeving en dat toekomstig gedrag van deze aard zal resulteren in een boete. Zodra je account gekoppeld is aan een derde melding van onverantwoord parkeren behouden wij ons het recht voorom je account te beëindigen.

Herinnering verantwoordelijk parkeergedrag:

- *Houd de openbare weg vrij voor alle weggebruikers. Zorg dat er minimaal 1.5m doorgang is en belemmer de doorgang niet*
- *Parkeer de step zoveel mogelijk binnen fietsnietjes*
- *Parkeer de step nooit op een blindegeleidelijn*

We stellen je begrip op prijs.

Met vriendelijke groet,

Het Bird Trust & Safety Team”

8. Bij opstart was de minimumleeftijd voor het gebruik van de deelsteps van Bird ingesteld op 18 jaar. Uit het antwoord bij mijn vorige vraagstelling blijkt dat Bird er voor kiest om geen **ID-controle** in de applicatie te implementeren omdat dit de gebruiksdrempel aanzienlijk verhoogt.

1. Met andere woorden primeert voor Bird het commercieel belang boven de veiligheid? Zo niet, is Bird bereid om een dergelijke ID-verificatie in te voeren? Zo niet, waarom niet?
Veiligheid staat bij Bird boven alles. Zij hanteren daarom ook een strikte minimum leeftijd van 18 jaar. Gebruikers die voor de eerste keer de applicatie gebruiken worden door een opstartscherm gestuurd wat betreft veiligheid omtrent het gebruik van een step en goed rij/parkeer gedrag. Hier wordt het gebruik van een helm ook gestimuleerd.
2. Sinds juli 2022 werden er nieuwe regels voor het gebruik van elektrische step van kracht. Eén er van is de minimumleeftijd van 16 jaar. Mag ik veronderstellen dat Bird ook zijn minimumleeftijd heeft aangepast en dat klanten nu bij opstart via de algemene voorwaarden akkoord moeten gaan met die nieuwe minimumleeftijd?

Bird hanteert sinds 2017 globaal een minimumleeftijd van 18 jaar. Hier hoeft dus geen verandering in gemaakt te worden. Gebruikers stemmen toe via de algemene voorwaarden.

3. Hoeveel verzoeken kreeg het Trust & Safety-team van Bird van de politie of van ouders van minderjarigen om accounts af te sluiten?

Bird ontving sinds juni 2021 nul verzoeken van de politie, noch ouders, noch andere kanalen om accounts van minderjarigen af te sluiten.

4. Via welk weg heeft het stadsbestuur ouders van jongeren op de hoogte gebracht van deze mogelijkheid om op eenvoudig verzoek een Bird-account van zijn zoon/dochter af te sluiten?

Stad Kortrijk voerde hierrond nog geen campagne.

9. In vorig antwoord gaf Bird aan wel voorstander te zijn van de nieuwe maatregelen voor elektrische steps. Andere aanbieders op de deelstepmarkt gingen onlangs een stapje verder. Om onveilig rijden aan te pakken lanceerde deelstepverdelers Bolt de 'Reckless Rider Score', een soort evaluatiesysteem dat het rijgedrag van gebruikers beoordeelt op basis van verschillende factoren en er een score op plakt. Deze data wordt verzameld met verschillende functies en sensoren. Zo wil de deelstepverdelers controleren op meer tandemrijden, abrupt remmen en slippen, botsingen en illegaal parkeren. Als een gebruiker slecht scoort, volgen sancties: naast educatief materiaal om de roekeloze rijders bewust te maken van de gevaren, is er sprake van inperken van de scootersnelheid en schorsing.

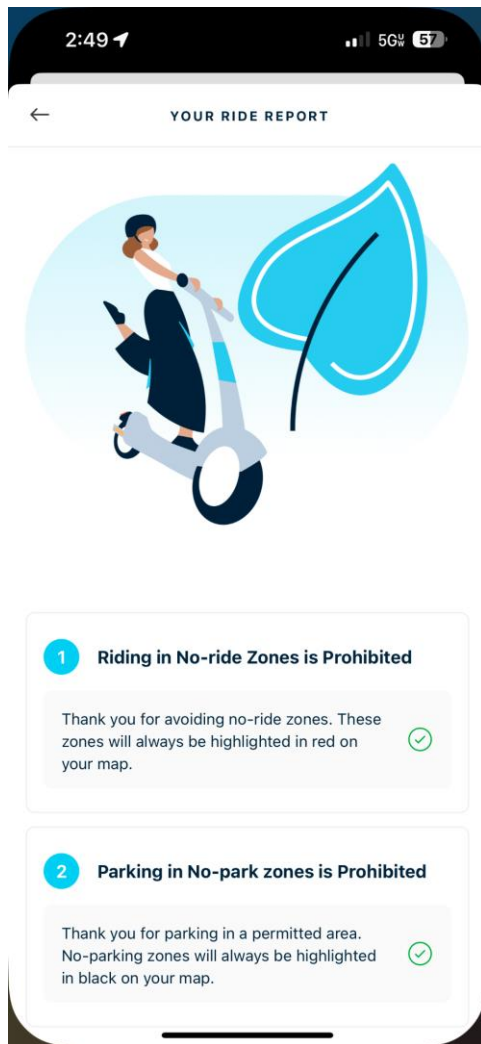
Is deelstepverdelers Bird ook bereid om dergelijke 'Reckless Rider Score' in te voeren bij gebruik van de voertuigen in Kortrijk?

Zo niet, waarom niet? Zo ja, tegen wanneer zou die applicatie kunnen ingevoerd worden?

Deelstepaanbieder Lime heeft ook **nieuwe veiligheidsmaatregelen** aangekondigd en zal een verplichte reactietest invoeren op vrijdag- en zaterdagavonden vanaf 22u. De test wordt afgenomen in de Lime-app en berekent het reactievermogen van gebruikers. Bij een te trage reactie, zal het voertuig niet ontgrendeld kunnen worden. Verder introduceerde het bedrijf een traingmodus om het gebruik er van veiliger onder de knie te krijgen.

Wat is de houding van Bird op de introductie van deze nieuwe veiligheidsmaatregelen? Is het bedrijf ook van plan om dergelijke maatregelen in te voeren? Zo niet, waarom niet? Zo ja, dewelke en tegen wanneer?

Bird gelooft dat het belangrijkste aspect van het voorkomen van ongewenst gebruikersgedrag educatie is over correct en veilig rijden. Dit omvat in-app training over rij- en parkeerregels en informatie over steps. Voor het beperkte aantal gevallen waarin gebruikers de verstrekte informatie negeren, heeft Bird, als wereldleider voor gedeelde micro mobiliteit, verschillende technologische oplossingen ontwikkeld om roekeloos gebruikersgedrag aan te pakken. Dit omvat slip detectie, maar ook software gedreven oplossingen zoals het analyseren van gebruikersgedrag en het aanbieden van rapporten aan het einde van de rit die gebruikers feedback geven over hun afgelopen rit. Het einde-rapport is geactiveerd voor gebruikers in Kortrijk.

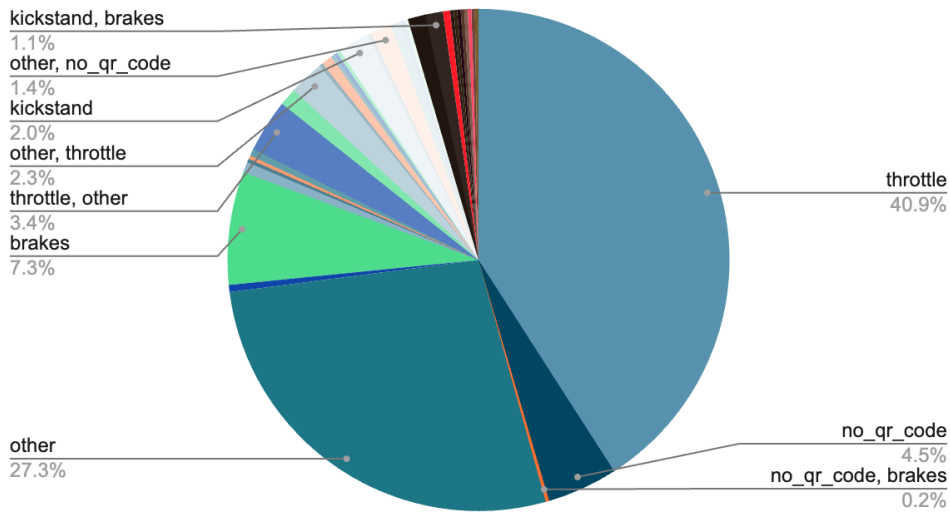


De Bird app en Bird steps hebben een breed scala aan veiligheidsfuncties; variërend van hardware zoals luchtbanden voor veilig en comfortabel rijden, tot in-app oplossingen zoals de beginners modus, die snelheid en acceleratie vermindert voor gebruikers tijdens hun eerste ritjes. Ook staat de SafeStart aan tijdens de avond/nachturen, dit is een anti-dronken rijtest. Deze functie is sinds 2021 actief in Kortrijk.

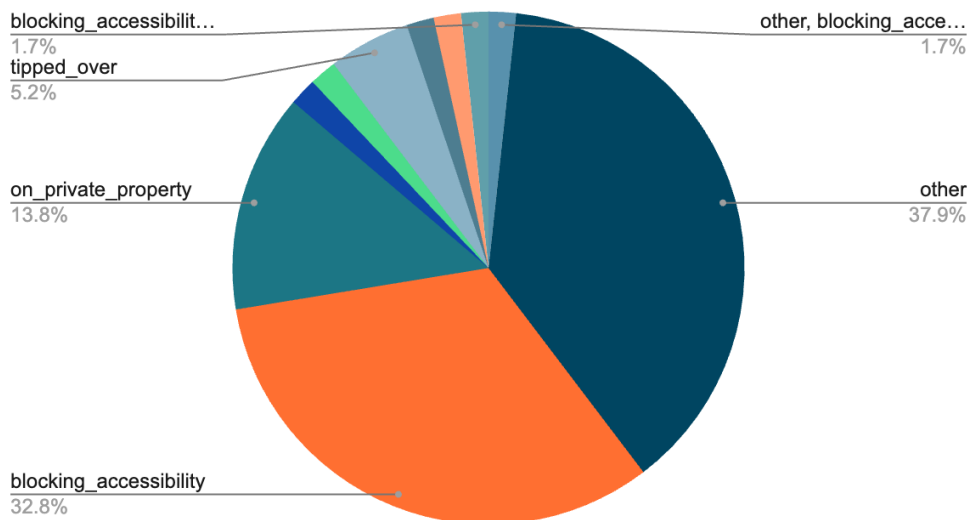
10. Graag een overzicht sinds de opstart van de meldingen in de 'community mode' in de app van Bird. Slecht parkeren en beschadiging waren bij vorige vraagstelling de enigste problemen. Zijn er nieuwe categorieën?

Slecht Parkeren en Beschadigde Voertuigen zijn de twee overkoepelende categorieën binnen de Community Modus. Daaronder vallen meerdere subcategorieën. Sinds de opstart in juni 2021 zijn er in totaal 58 gevallen van slecht geparkeerde voertuigen doorgegeven en 440 meldingen van beschadigde voertuigen.

Vermelde Beschadigingen



Vermelde slecht geparkeerde steps



11. Met welke logistieke partners werkt Bird samen voor het ophalen van de steps? Bevinden de magazijnen zich nog steeds in de Meersstraat 1 en Volksplein 18? Zo niet, waar dan wel?

Bird heeft sinds ontvangst van de laatste vragenlijst het partnerschap met de vorige logistieke partners stopgezet. De kwaliteit van de service was niet goed en consistent genoeg. Na meerdere samenwerkingen te hebben geprobeerd werken zij sinds eind 2022 met partners die sinds 2020 al actief zijn in België bij Bird.

- Partner 1: Aulona Capital BV
- Partner 2: AMY CAPITAL BV

Beiden beheren hun vloten vanuit hetzelfde magazijn: Taxandriastraat 33-35 te Antwerpen. Transport tussen het magazijn en Kortrijk, en in en rond Kortrijk zelf, gebeurt via hun elektrische bestelbussen. Door de volledige Bird 2 vloot en verbeterde accu is verkeer tot het minimum beperkt.

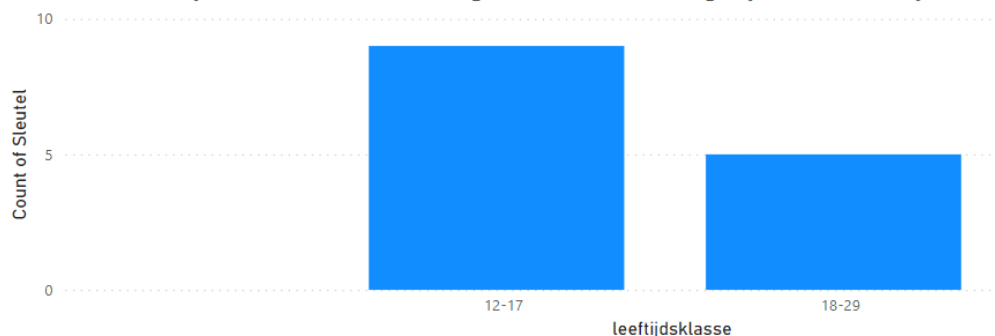
12. Vanaf vorige zomer werden **nieuwe regels voor het gebruik van elektrische step** van kracht. Zo werd er een andere leeftijdsgrens opgelegd van minimum 16 jaar voor het gebruik van een step, mag er niet meer op het voetpad gereden worden en werd het ook verboden om met meer dan één iemand op dergelijke step te staan (tandemrijden).

1. Graag een overzicht van alle communicatie die de stad heeft opgezet om ruchtbaarheid te geven aan de nieuwe federale maatregelen rond stepgebruik.
Stad Kortrijk heeft hierrond geen extra communicatiecampagne opgezet.
2. Uit een enquête van VIAS blijkt dat de nieuwe regels nog onvoldoende gekend zijn en heeft een quiz opgemaakt om de kennis van de weggebruikers op te frissen. Is de stad bereid om die quiz ruimer te communiceren? <https://viasinstitute.typeform.com/to/yEDzhyZU?typeform-source=www.vias.be>
We zullen dit opnemen met team Communicatie.
3. Wordt er effectief op deze nieuwe regels gecontroleerd en gescantioneerd?
Als Bird naar aanleiding van een binnenkomende melding kan vaststellen op basis van foto's en/of ander bewijs, dat de regels worden overtreden, worden de accounts/toestellen meteen gedeactiveerd.
4. Hoeveel inbreuken werden door de politie sinds de invoering van de nieuwe maatregelen, vastgesteld en beboet?
In het jaar 2022 werden 34 PV's inzake e-steps opgesteld, in het jaar 2023 werden tot op heden 26 PV's opgesteld. Er is hierbij geen onderscheid te maken tussen een deelstep of een eigen step.

telling van het aantal feiten (per PV meerdere feiten van verschillende aard mogelijk)

FE_AARD	2022	2023
Art. 44.2. Het is verboden personen te vervoeren op voortbewegingstoestellen [...].	19	16
Art. 44.2. Het is verboden personen te vervoeren op voortbewegingstoestellen, behalve op voortbewegingstoestellen gebouwd voor het vervoer van personen op voorwaarde dat er niet meer passagiers worden vervoerd dan het getal waarvoor de zitplaats of zitplaatsen ingericht zijn. [De gebruiker van het voortbewegingstoestel vervoert meer passagiers dan het getal waarvoor de zitplaats of zitplaatsen ingericht zijn.]	6	2
Art. 7ter. De bestuurders van tweewielige gemotoriseerde rijwielen worden gelijkgesteld met fietsers [...].	1	2
Art. 8.2.7°. Onverminderd de bij het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs voorgeschreven leeftijden voor de afgifte van de rijbewijzen is de vereiste minimumleeftijd vastgesteld op [...] 16 jaar voor de bestuurders van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen, behalve: a) in woonerven en erven; b) op voorbehouden wegen bedoeld in artikelen 22quinquies en 22octies; c) in voetgangerszones, overeenkomstig artikel 22sexies 1., tweede lid, 2°; d) in speelstraten; e) voor de personen met een verminderde mobiliteit die gemotoriseerde voortbewegingstoestellen gebruiken die uitsluitend voor hun zijn bestemd.	8	6
Total	34	26

voor zover de leeftijd beschikbaar (filter hoedanigheid betrokkene <> burgerlijk verantwoordelijke)



SV 2023-083 van raadslid C. Ryheul van 2 augustus 2023

Vraag:

Toegankelijke oversteekplaatsen in onze stad en deelgemeenten

Eind vorig jaar werden Gent, Wevelgem en Koekelare door Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare werken Lydia Peeters bekroond als 'Meer Mobiele Gemeente/Stad 2022'. Die lokale besturen wonnen de vakjuryprijs en kregen elk 50.000 euro voor hun inspanningen om de toegankelijke mobiliteit in hun stad of gemeente te verhogen.

De themadag, vakjury- en publieksprijs voor 'Meer Mobiele Gemeente/Stad 2022' is een nieuw initiatief van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (Vlaamse overheid), de Vereniging voor Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), De Lijn en Inter - Toegankelijk Vlaanderen en zal tweejaarlijks georganiseerd worden.

Met Kortrijk Stapt heeft Kortrijk de ambitie uitgesproken om ook specifiek voor voetgangers een veiligere en meer kwalitatieve verkeersomgeving te creëren in de stad. Vorig jaar werd zo werk gemaakt van nieuwe, toegankelijke oversteekplaatsen in de Rijselsestraat ter hoogte van de Louis Verweestraat en de Jean-Baptist de Jongestraat.

1. Stelde Kortrijk zich toen ook kandidaat voor die prijs 'Meer Mobiele Gemeente/Stad 2022'? Zo niet, waarom niet?
2. Welke criteria hanteert het stadsbestuur voor een toegankelijke oversteekplaats?
3. Graag een inventaris van alle oversteekplaatsen met een zebepad in Kortrijk en deelgemeenten met per oversteekplaats een stand van zaken van de (on)toegankelijkheid er van + melding van welke inspanning er zal gedaan worden om de oversteekplaatsen wel toegankelijk te maken.
4. Welke inspanningen heeft Kortrijk deze legislatuur geleverd of zal de stad nog leveren om de mobiliteit in de stad toegankelijker te maken? Graag een overzicht met telkens ook het geïnvesteerde bedrag.

Antwoord:

1. Stelde Kortrijk zich toen ook kandidaat voor die prijs 'Meer Mobiele Gemeente/Stad 2022'? Zo niet, waarom niet?

Nee, de stad ondersteunt de doelstellingen maar stelde zich geen kandidaat. Op het moment van de publiekswedstrijd waren er onvoldoende projecten uitgevoerd met een impact.

2. Welke criteria hanteert het stadsbestuur voor een toegankelijke oversteekplaats?

Stad Kortrijk baseert zich steeds op de voorschriften die Inter heeft bepaald aan de hand van diverse publicaties. Daarnaast wordt deze criteria aangevuld met het gebruikerspectief door een sterke samenwerking met de Stedelijke adviesraad voor Personen met een Handicap.

3. Graag een inventaris van alle oversteekplaatsen met een zebepad in Kortrijk en deelgemeenten met per oversteekplaats een stand van zaken van de (on)toegankelijkheid er van + melding van welke inspanning er zal gedaan worden om de oversteekplaatsen wel toegankelijk te maken.

- Een inventaris zoals in de vraag beschreven hebben wij momenteel niet (is in opbouw).
- Er worden samen met/op aangegeven van de SAPH prioriteiten bepaald om bepaalde kruispunten/looplijnen versneld toegankelijk te maken. (zie ook vraag 4)

4. Welke inspanningen heeft Kortrijk deze legislatuur geleverd of zal de stad nog leveren om de mobiliteit in de stad toegankelijker te maken? Graag een overzicht met telkens ook het geïnvesteerde bedrag.

Bij elk infrastructuurdossier is er aandacht voor toegankelijkheid. Voor de nodige expertise wordt raad gevraagd aan de Stedelijke Adviesraad voor personen met een handicap.

De kostprijs van de toegankelijkheidsmaatregelen is quasi niet uit te zuiveren uit de projectbudgetten. Voor een overzicht van de investeringen in infrastructuur verwijzen we naar de begroting.

Bij het Team Publieke Ruimte hebben wij een bestek lopen waarin wij gevraagde aanpassingen kunnen doen voor toegankelijkheid en blindengeleiding. Dit bovenop de projecten/dossiers waar dit standaard wordt meegenomen. Jaarlijks is er een budget voorzien van 92.427,06 euro incl. BTW.

In 2023 zijn er al 10-opdrachten uitgevoerd of in uitvoering:

2	Vordering	Uitgevoerd werk	excl. BTW	i
3	1	Rijselsestraat - Jean Baptiste De Jonghestraat(aanpassen blindengeleiding)	€ 342,18	
4	2	Hoek Koning Leopold I-straat - Louis Robbeplein(plaatsen blindengeleiding)	€ 497,45	
5	3	Veemarkt(toegankelijk maken openbaar domein rond toegang ondergrondse parking Veemarkt)	€ 1.665,63	
5	4	Sint-Jansplein (toegankelijk maken openbaar domein)	€ 3.489,96	
7	5	Sint-Jansplein - doorsteek parking (toegankelijk maken openbaar domein)	€ 3.441,72	
3	6	Sint-Jansplein - oversteken (toegankelijk maken openbaar domein)	€ 7.808,87	
3	7	Guldensporenlaan 18-20-22 (toegankelijk maken openbaar domein)	€ 6.145,15	
0	8	Pieter de Conincklaan (toegankelijk maken openbaar domein)	€ 890,37	
1	9	Noordstraat -- oversteken (maken nieuwe oversteekplaatsen aan beide kanten van de Noordstraat)	€ 10.925,47	
2	10	Leiestraat, hoek Grote Markt en hoek O.L.Vrouwestraat	in uitvoering	

SV 2023-085 van raadslid C. Ryheul van 8 augustus 2023

Vraag:

over de omschakeling van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid van De Lijn in Kortrijk

Op 1 juli 2023 werd de omslag van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid een feit. Het nieuwe busnet van De Lijn werd in onze stad geïntroduceerd en hiermee verdween de bediening in verschillende woonwijken, zijn er minder haltes en nam de gemiddelde wandelafstand naar die bushaltes toe. Dat daarnaast bepaalde bushaltes frequenter zullen bediend worden en dat regionale avond- en laatavondbedieningen zullen afgestemd worden op de aankomsten van de treinen, is voor die gebruikers van verdwenen haltes een magere troost.

In dat opzicht werden we door meerdere – woeste - gebruikers van de verdwenen bushaltes in de verschillende woonwijken gecontacteerd telkens met de vraag of het nu officieel is dat de halte die ze voorheen gebruikten nu echt verdwenen is.

Als ze geluk hebben, kunnen ze gebruik maken van een alternatieve halte met een gelijkwaardige of betere bediening. In het slechtste geval is de halte definitief afgeschaft omdat die volgens een onderzoek in mei 2022 te weinig opstappers telde.

Het voor- en natransport wordt door het wegvallen belangrijker en zodoende wordt er onverminderd verder ingezet op deelmobiliteit. Een alternatief dat voor wie niet mobiel is, er geen is. Voor hen moet het vervoer op maat het echte volwaardig alternatief worden.

Tenslotte, verwijs ik naar mijn SV 081 van 14/12/2021 over ditzelfde onderwerp. Mensen die om welke reden dan ook aangewezen zijn op het openbaar vervoer moeten zich op een comfortabele manier met het openbaar vervoer kunnen verplaatsen en een belangrijke pijler is de toegankelijkheid van die haltes.

1. Volgens antwoord op mijn vorige schriftelijke vraag SV 081 van 14/12/2021, bevonden er zich toen 256 haltes langs onze stadswegen. Bij de uitrol van basisbereikbaarheid zouden er 117 haltes langs

gemeentewegen overblijven waarvan 24 nieuwe haltes. Dit betekent een afbouw van maar liefst 139 haltes.

1. Kloppen deze cijfers van de afgebouwde haltes nog nu de basisbereikbaarheid is Ingevoerd?
2. Graag een overzicht van de 139 haltes die in het kader van de basisbereikbaarheid in Kortrijk en deelgemeenten verdwenen zijn met daarbij verduidelijking of er voor de verdwenen halte al dan niet een gelijkwaardig of beter alternatief is.
3. Graag een overzicht van de 24 nieuwe haltes.
2. Volgens antwoord op mijn vorige SV 081 van 14/12/2021 bevonden er zich toen 114 haltes langs de gewestwegen en zouden er bij de uitrol van de basisbereikbaarheid nog 105 haltes langs de Kortrijkse gewestwegen zijn. 9 haltes langs gewestwegen worden dus geschrapt. Welke haltes en graag duiding per halte of er al dan niet een alternatief is op 600 meter?
3. De Lijn heeft in mei 2022 in Kortrijk metingen gedaan om aan te kunnen tonen dat sommige lijnen erg dunbevolkt zijn en op basis daarvan zijn er haltes afgeschaft en lijnen aangepast. Graag krijg ik inzage in dit onderzoek met cijfers van het aantal getelde opstappers per halte.
4. In de aanloop van die omslag, zou De Lijn de nodige voorbereidingen op het terrein uitvoeren en aanpassingen doen. Niet elke busgebruiker is in de mogelijkheid om dienstregelingen online na te gaan. Controleerde de stad of aan alle verdwenen haltes affiches werden uitgehangen met nieuwe dienstregelingstabellen? Zo ja, wat is het resultaat? Werd elke halte effectief voorzien van de nodige informatie? Zo niet, waarom heeft de stad dat niet gecontroleerd?
5. De Lijn zou in mei een grootschalige communicatie opstarten richting alle reizigers. De mensen die ons aanschreven, werden allerminst ingelicht. Welke inspanningen zal de Stad zelf doen om de betrokkenen op de hoogte te brengen van deze aanzienlijke veranderingen in het busnetwerk van de stad?
6. Graag een overzicht van alle zaken die onze mobiliteitsdeskundigen – op basis van cijfers, onderzoeken en vergelijkingen, wel hebben kunnen wijzigen in het voordeel van Kortrijk in hun dialoog met De Lijn. Welke voorstellen werden daarnaast nog gedaan waar De Lijn niet wou op ingaan?
7. Is de stad tevreden met de opgestelde uurroosters rond de avond- en laatavondbedieningen richting Kuurne en Hoog Kortrijk en richting alle deelgemeenten en omliggende gemeenten (Wevelgem, Zwevegem, Menen)?
8. Heeft de stad afspraken gemaakt met De Lijn om dit nieuwe bussenplan te evalueren? Zo ja, wanneer vindt die evaluatie plaats? Zal de stad ook aan zijn inwoners de kans geven om dit nieuw busnetwerk mee te evalueren? Zo ja, op welke manier ziet de stad dergelijke participatie? Zo niet, waarom niet?
9. Op vandaag is het nog vaag rond hét volwaardige alternatief voor wie minder mobiel is, nl. het vervoer op maat.
 1. Welke voorstellen heeft de stad binnen de Vervoerregio Kortrijk aangereikt in het kader van het vervoer op maat?
 2. Wat is de huidige stand van zaken hieromtrent? Welke stappen worden nog genomen?
 3. Op welke termijn ziet de stad een volwaardig vervoer op maat realiseerbaar?
 4. Welke vervoersmodi zullen aangeboden worden en zullen dit échte alternatieven zijn voor het wegvallen of omleiden van bepaalde buslijnen?
 5. Zijn de bewoners van deelgemeente Kooigem in het zuiden van onze stad minderwaardig? Wordt het principe van basisbereikbaarheid voor hen ingevuld met vervoer op maat?
10. De stad Kortrijk biedt ook gratis bustickets aan haar inwoners en bezoekers om zich gratis te verplaatsen naar het stadscentrum. Wie zijn auto stalt aan de randparkings Kinopolis XPO of Wembley kan gratis met de bus naar het centrum en terug.
 1. Heeft de stad hieromtrent al promotie gedaan? Deze mogelijkheid in de kijker gezet? Zo ja, graag een overzicht. Zo niet, waarom niet?
 2. Graag cijfermateriaal sinds de opstart van dit initiatief van het aantal gebruikers (opgesplitst per parking).
11. Graag een update omtrent de toegankelijkheid voor mensen met een motorische of visuele beperking. Wat is de stand van zaken op vandaag in het lopende coaching traject van Inter rond toegankelijke haltes in functie van de opmaak van een actieplan? Is er al een concreet actieplan? Graag nieuwe tabellen

Antwoord:

We hebben uw vraag in goede orde ontvangen en kunnen u hierop onderstaand antwoord verstrekken.

Op 1 juli 2023 werd de omslag van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid een feit. Het nieuwe busnet van De Lijn werd in onze stad geïntroduceerd en hiermee verdween de bediening in verschillende woonwijken, zijn er minder haltes en nam de gemiddelde wandelafstand naar die bushaltes toe. Dat daarnaast bepaalde bushaltes frequenter zullen bediend worden en dat regionale avond- en laatavondbedieningen zullen afgestemd worden op de aankomsten van de treinen, is voor die gebruikers van verdwenen haltes een magere troost.

In dat opzicht werden we door meerdere – woeste - gebruikers van de verdwenen bushaltes in de verschillende woonwijken gecontacteerd telkens met de vraag of het nu officieel is dat de halte die ze voorheen gebruikten nu echt verdwenen is.

Als ze geluk hebben, kunnen ze gebruik maken van een alternatieve halte met een gelijkwaardige of betere bediening. In het slechtste geval is de halte definitief afgeschaft omdat die volgens een onderzoek in mei 2022 te weinig opstappers telde.

Het voor- en natransport wordt door het wegvallen belangrijker en zodoende wordt er onverminderd verder ingezet op deelmobiliteit. Een alternatief dat voor wie niet mobiel is, er geen is. Voor hen moet het vervoer op maat het echte volwaardig alternatief worden.

Tenslotte, verwijs ik naar mijn SV 081 van 14/12/2021 over ditzelfde onderwerp. Mensen die om welke reden dan ook aangewezen zijn op het openbaar vervoer moeten zich op een comfortabele manier met het openbaar vervoer kunnen verplaatsen en een belangrijke pijler is de toegankelijkheid van die haltes.

1. Volgens antwoord op mijn vorige schriftelijke vraag SV 081 van 14/12/2021, bevonden er zich toen 256 haltes langs onze stadswegen. Bij de uitrol van basisbereikbaarheid zouden er 117 haltes langs gemeentewegen overblijven waarvan 24 nieuwe haltes. Dit betekent een afbouw van maar liefst 139 haltes.

1. Kloppen deze cijfers van de afgebouwde haltes nog nu de basisbereikbaarheid is ingevoerd?

Ten aanzien van het busnetwerk dat is goedgekeurd in 2020 zijn er geen aanzienlijke wijzigingen voorzien. Maar op dit moment is nog maar een deel van basisbereikbaarheid ingevoerd. Op dit moment is lijn 12 verdwenen. Daarmee zijn ook een deel van de haltes langs dit traject verdwenen. Het gaat om 30 haltes.

2. Graag een overzicht van de 139 haltes die in het kader van de basisbereikbaarheid in Kortrijk en deelgemeenten verdwenen zijn met daarbij verduidelijking of er voor de verdwenen halte al dan niet een gelijkwaardig of beter alternatief is.

- 30 haltes zijn verdwenen door wegvallen van lijn 12:
 - o 11 haltes in het President Kennedypark. Als alternatief is daar nu elke 15 minuten een bus langs de President Kennedylaan en is er een extra opstaphalte ter hoogte van Voka. Voor elk van deze haltes is een alternatief binnen de 600m.
 - o Verder gaat het om 10 verdwenen haltes (5 halteplaatsen) langs de Marionetten en de Rollegemseweg. 6 hebben geen alternatief binnen 600m.
 - o Tot slot gaat het om 9 haltes op het traject Kwabrugstraat – Kloosterdeef – Groenweg – Volksberg waarvan enkel de halte Kwabrug Rollegem iets verder moet gestapt worden dan 600m, nl ca 900m. 1 van die haltes is gewoon vervangen om de hoek in de Bellegemsestraat.
 - o De haltes Rollegem Aalbeeksestraat zijn verplaatst om de hoek.

- 24 haltes verdwijnen door samenvoegen Lijn 81 en Lijn 82:
 - o Al deze haltes hebben een alternatief binnen de 600m

- dit is inclusief 2 tijdelijke haltes in de M. Van de Peereboomlaan die ondertussen al meer dan een jaar niet meer actief zijn.
 - dit is inclusief 2 haltes Nieuwe wijk in de Rekkemsestraat die ondertussen al meer dan een jaar niet meer actief zijn.
 - dit is inclusief 2 van de 4 haltes Markeplaats waarvoor het alternatief letterlijk om de hoek is
 - Het alternatief voor Halte pannebakkersstraat is door de stationswerken wel tijdelijk 650m verderop nl. Halte Stelplaats.
- 17 haltes verdwijnen door het gewijzigde traject van de huidige Lijn 2:
 - Slechts de 2 haltes Hortensialaan liggen verder dan 600m van een alternatieve halte, nl 625m
 - Op het nieuwe traject komen 4 nieuwe haltes
 - 18 haltes verdwijnen door het gewijzigde traject van de huidige lijn 9:
 - Alle haltes hebben een alternatief binnen de 600m
 - Op het nieuwe traject komen 4 nieuwe haltes
 - 8 haltes verdwijnen door het gewijzigde traject van de huidige lijn 71:
 - Alle haltes hebben een alternatief binnen 400m
 - 4 haltes in de binnenstad zijn al verdwenen door gewijzigde trajecten of wegenwerken.
 - Halte O.l.v. hospitaal is al verdwenen door wegenwerken, alternatief op 250m
 - Halte Gasstraat is al verdwenen door gewijzigde reisroute, alternatief op 200m
 - Halte Sint-Amandsplein is al verdwenen door gewijzigde reisroute, alternatief op 200m
 - Halte Graanmarkt zal nog verdwijnen door wijziging in reisroutes, station op 300m
 - 3 haltes zijn al verdwenen door wijzigingen op het traject Lijn 50/51 (Edgar Tinellaan en Roterijstraat) alternatieven op minder dan 400m
 - 8 haltes verdwijnen door wijziging van buslijn 4, alle haltes hebben een alternatief binnen de 500m
 - 2 haltes Jagersstraat zijn verdwenen alternatief Bissegem Station op minder dan 500m
 - 9 haltes langs de Kortrijksestraat verdwijnen door trajectwijzigingen van Lijn 60.
 - Enkel voor de 2 haltes Vijfwegen is de alternatieve halte verder dan 600m, nl Halte Oude leperseweg 640m
 - 6 haltes langs de Bozestraat verdwijnen door wijziging in reisroute lijn 4.
 - Voor de 2 haltes Warande is de alternatieve halte verder dan 600m, nl Halte Oude leperseweg 640m
 - Voor de 2 haltes R. Declerqiaan is de alternatieve halte Bozestraat 800m
 - 10 haltes verdwijnen langs de Sint-Katharinastraat en Mellestraat door wijziging van traject Lijn 60.
 - Voor 4 haltes is een alternatief binnen de 600m voor de andere niet. De wandelafstand is het grootst vanaf heule Grijsperre, nl 1,5km tot Heuleplaats.

3. Graag een overzicht van de 24 nieuwe haltes.

Volgende nieuwe haltes zijn al actief

- Halte Kennedybos werd ontdebeld. (+1)
- Nieuwe Haltes in de Weimeerslaan (+2)
- Nieuwe Halte in de (Oude) Aalbeeksestraat (+2)
- Gullegemsestraat (+2)
- Albrecht Rodenbachlaan (+2)

Volgende haltes komen nog bij in volgende fases

- Visserskaai (+4)
- Roggelaan (+2)
- Beeklaan (+2)
- Tientjesstraat (+2)
- Peperstraat (+3)
- Zuidstraat (+1)
- Oogststraat (+1)

2. Volgens antwoord op mijn vorige SV 081 van 14/12/2021 bevonden er zich toen 114 haltes langs de gewestwegen en zouden er bij de uitrol van de basisbereikbaarheid nog 105 haltes langs de Kortrijkse gewestwegen zijn. 9 haltes langs gewestwegen worden dus geschrapt.

Welke haltes en graag duiding per halte of er al dan niet een alternatief is op 600 meter?

- Halte Garage Tune Up verdwijnt (-2) en heeft een alternatief op ca 450m met halte Klein Molentje
- Halte Balling verdwijnt (-2) en heeft een alternatief op ca 400m met halte Ruddervoorde
- Halte Heule Shopping langs de Brugsteenweg verdwijnt (-2) en heeft een alternatief op ca 230m met Halte Pius X-kerk. De halte Heule Shopping op het terrein van Shopping center blijft behouden.
- Halte Kortrijk- Sint-Maartenskliniek verdwijnt (-2) en heeft een alternatief om de hoek op ca 130m met halte Brugsepoort
- Halte Kortrijk J. Liebaertlaan verdwijnt (-2) en heeft een alternatief met Halte Gentsestraat op ca 250m

3. De Lijn heeft in mei 2022 in Kortrijk metingen gedaan om aan te kunnen tonen dat sommige lijnen erg dunbevolkt zijn en op basis daarvan zijn er haltes afgeschaft en lijnen aangepast. Graag krijg ik inzage in dit onderzoek met cijfers van het aantal getelde opstappers per halte.

De Lijn doet periodiek onderzoek naar het aantal opstappers per halte. Deze gegevens zijn niet de eigendom van de stad en kunnen rechtstreeks aan De Lijn worden opgevraagd.

Het nieuwe vervoerplan werd reeds uitgetekend in 2020, en dus zeker niet op basis van opstapcijfers uit 2022. De keuzes die gemaakt zijn in het openbaar vervoerplan stelen niet enkel op opstapcijfers maar zijn ook onderbouwd met verplaatsingspotentiëlen. Ze houden ook rekening met principes die werden bepaald op hoger niveau in het Vlaams decreet basisbereikbaarheid van 22 juni 2019.

Voor cijfers over de behouden haltes kan het Dynamisch actieplan toegankelijke bushaltes geraadpleegd worden. Zie CBS 2022_CBS_02349 - Toegankelijke bushaltes - Actieplan & charter toegankelijkheid

4. In de aanloop van die omslag, zou De Lijn de nodige voorbereidingen op het terrein uitvoeren en aanpassingen doen. Niet elke busgebruiker is in de mogelijkheid om dienstregelingen online na te gaan. Controleerde de stad of aan alle verdwenen haltes affiches werden uitgehangen met nieuwe dienstregelingstabellen? Zo ja, wat is het resultaat? Werde elke halte effectief voorzien van de nodige informatie? Zo niet, waarom heeft de stad dat niet gecontroleerd?

De stad controleert dit niet actief. In aanloop van de wijzingen die doorgevoerd zijn op 1 juli werd er tijdens plaatsbezoek wel aandacht gevestigd op de communicatie aan de haltes. Steekproefgewijs zijn zo wel waarneming geweest. Deze zijn echter niet gerapporteerd.

5. De Lijn zou in mei een grootschalige communicatie opstarten richting alle reizigers. De mensen die ons aanschreven, werden allerm minst ingelicht. Welke inspanningen zal de Stad zelf doen om de betrokkenen op de hoogte te brengen van deze aanzienlijke veranderingen in het busnetwerk van de stad?

De gebruikelijke communicatiekanalen zullen worden ingezet, stadsmagazine en sociale media.

6. Graag een overzicht van alle zaken die onze mobiliteitsdeskundigen – op basis van cijfers, onderzoeken en vergelijkingen, wel hebben kunnen wijzigen in het voordeel van Kortrijk in hun dialoog met De Lijn. Welke voorstellen werden daarnaast nog gedaan waar De Lijn niet wou op ingaan?

Alle vragen tot aanpassingen van het initiele voorstel werden gebundeld. Je kan ze terugvinden op de website van de vervoerregio onder bijlagenbundel A van het openbaar vervoerplan.

<https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios/vervoerregio-kortrijk#officiële-documenten>

7. Is de stad tevreden met de opgestelde uurroosters rond de avond- en laatavondbedieningen richting Kuurne en Hoog Kortrijk en richting alle deelgemeenten en omliggende gemeenten (Wevelgem, Zwevegem, Menen)?

De exacte uurroosters zijn nog niet gekend. Het laatavondnet gaat pas in bij de laatste fase van de basisbereikbaarheid. De stad is tevreden dat er na jaren eindelijk een uitgebreid laatavondaanbod komt in alle windrichtingen.

8. Heeft de stad afspraken gemaakt met De Lijn om dit nieuwe busplan te evalueren? Zo ja, wanneer vindt die evaluatie plaats? Zal de stad ook aan zijn inwoners de kans geven om dit nieuw busnetwerk mee te evalueren? Zo ja, op welke manier ziet de stad dergelijke participatie? Zo niet, waarom niet?

Het busnetwerk is een regionaal verhaal. Dat evaluatie belangrijk zal zijn is al aangehaald in de vervoerregio. Wanneer en op welke manier een evaluatie zal plaatsvinden is nog niet uitgeklaard. Dit kan hoe dan ook maar na de volledige in dienst treding van het nieuwe netwerk en na een periode van gewenning en is bevoegdheid van de vervoerregio. Wijzigingen en bijstellingen zijn echter zeer afhankelijk van de budgetten die aan de Lijn worden toegekend voor onze regio.

9. Op vandaag is het nog vaag rond hét volwaardige alternatief voor wie minder mobiel is, nl. het vervoer op maat.

Het vervoer op maat is er om blinde vlekken op te vangen in het netwerk. De doelgroep is hier niet per definitie de minder mobiele reiziger. Minder mobiele reizigers kunnen vaak beroep doen op minder mobiele centrale die vervoer van deur tot deur verzorgen. De vervoerregio koos er immers voor om de werking van de MAV/DAV voorlopig niet te wijzigen maar wel om extra middelen te voorzien voor die werking. Aanvankelijk besliste de vervoerregioraad al om 50.000€ per jaar meer te voorzien waardoor het jaarbudget op 278.000€ kwam. Na aanpassingen van de budgetten VoM door de Vlaamse Overheid en kennis van de werkelijke kostprijzen van de VoM systemen blijkt het jaarbudget nog groter te worden. Vanaf 2024 kan voor MAV/DAV gerekend worden op 336.872€ per jaar.

1. Welke voorstellen heeft de stad binnen de Vervoerregio Kortrijk aangereikt in het kader van het vervoer op maat?

Zie vraag 6.

2. Wat is de huidige stand van zaken hieromtrent? Welke stappen worden nog genomen?

De vervoerregioraad besliste in zijn zitting van 26/6 l.l. om Leiedal aan te stellen als 'penhouder' i.f.v. de uitrol van VoM-fietsen in de vervoerregio Kortrijk. Ondertussen kreeg Leiedal ook de template van subsidie-overeenkomst, zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Deze subsidie-overeenkomst moet de overdracht van (een deel van) de middelen i.f.v. VoM naar de penhouder regelen. De subsidie-overeenkomst zal ter goedkeuring voorgelegd worden aan de raad van bestuur van Leiedal op 8/9.

Vervolgens kan Leiedal, als penhouder in overleg met de betrokken steden en gemeenten, een aanbieder aanstellen voor de uitrol van de VoM-deelfietsen.

3. Op welke termijn ziet de stad een volwaardig vervoer op maat realiseerbaar?

De stad heeft de organisatie van het VoM flex en VoM vast niet in de hand en kan daar geen termijn op kleven.

De vervoerregioraad besliste in zijn zitting van 26/6 l.l. om Leiedal aan te stellen als 'penhouder' i.f.v. de uitrol van VoM-fietsen in de vervoerregio Kortrijk.

Ondertussen kreeg Leiedal ook de template van subsidie-overeenkomst, zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Deze subsidie-overeenkomst moet de overdracht van (een deel van) de middelen i.f.v. VoM naar de penhouder regelen. De subsidie-overeenkomst zal ter goedkeuring voorgelegd worden aan de raad van bestuur van Leiedal op 8/9.

Vervolgens kan Leiedal, als penhouder in overleg met de betrokken steden en gemeenten, een aanbieder aanstellen voor de uitrol van de VoM-deelfietsen.

4. Welke vervoersmodi zullen aangeboden worden en zullen dit échte alternatieven zijn voor het wegvallen of omleiden van bepaalde buslijnen?

Zie bespreking OV-plan in GR van 14 september 2020 en <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios/vervoerregio-kortrijk#officiële-documenten>

5. Zijn de bewoners van deelgemeente Kooigem in het zuiden van onze stad minderwaardig? Wordt het principe van basisbereikbaarheid voor hen ingevuld met vervoer op maat?

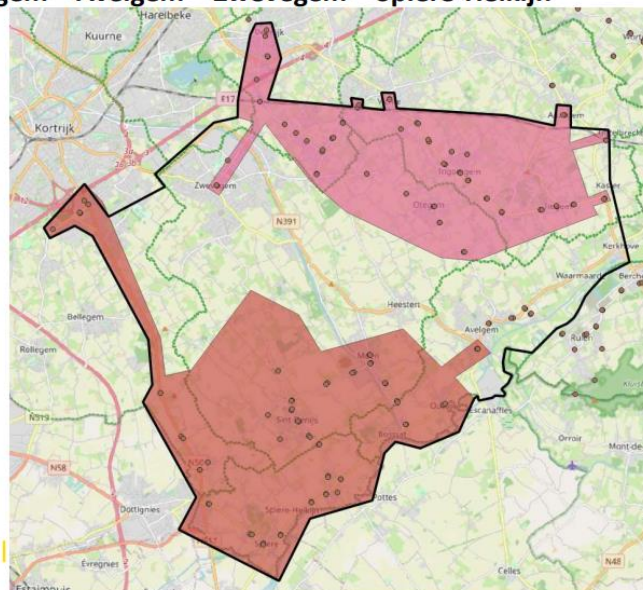
Elke bewoner is gelijkwaardig. Er is niet enkel vervoer op maat in Kooigem. Zie ook: <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios/vervoerregio-kortrijk#officiële-documenten>

Bewoners van deelgemeente Kooigem zullen net zoals vandaag kunnen rekenen op enkele vaste spitsritten. De reisweg blijft ongeveer zoals die vandaag wordt gereden maar daar waar de eindbestemming van de huidige lijn 15 nog Spiere Kerk is, rijdt lijn 15 in het nieuwe net verder tot Helkijn Centrum. Dit is aanvullend net en geen vervoer op maat.

Daarnaast is Kooigem opgenomen in het VoM-Flex gebied Spiere-Helkijn-Anzegem-Zwevegem. VoM Flex is vergelijkbaar met een belbus. Burgers zullen een rit kunnen reserveren van halte naar halte binnen dit gebied.

VOM-FLEX GEBIED

2. Flexgebied Anzegem – Avelgem – Zwevegem – Spiere-Helkijn



VVR Kortrijk

34



10. De stad Kortrijk biedt ook gratis bustickets aan haar inwoners en bezoekers om zich gratis te verplaatsen naar het stadscentrum. Wie zijn auto stalt aan de randparkings Kinopolis XPO of Wembley kan gratis met de bus naar het centrum en terug.

1. Heeft de stad hieromtrent al promotie gedaan? Deze mogelijkheid in de kijker gezet? Zo ja, graag een overzicht. Zo niet, waarom niet?

Informatie hierover kan op de parking gevonden worden aan kiosk P P&R Expo en aan de bushalte van P P+B Wembley. Daarnaast kan dit ook online geraadpleegd worden.

Voor P P&R Expo: <https://www.kortrijk.be/adressen/p-pr-expo> en

Voor P P+B Wembley: <https://www.kortrijk.be/adressen/pb-wembley>

In het verleden zijn hier reeds campagnes rond geweest via verschillende kanalen. Momenteel loopt er geen actieve campagne anders dan bovenvermelde manieren. Bij evenementen of feestelijkheden in de stad wordt dit wel gecommuniceerd.

2. Graag cijfermateriaal sinds de opstart van dit initiatief van het aantal gebruikers (opgesplitst per parking).

Jaartal	P P+B Wembley	P P&R Expo
2013		574
2014		1147
2015		939
2016	632	1613
2017	534	1536
2018	588	1475
2019	1009	1603
2020	361	440
2021	215	689
2022	260	1166

11. Graag een update omtrent de toegankelijkheid voor mensen met een motorische of visuele beperking. Wat is de stand van zaken op vandaag in het lopende coaching traject van Inter rond toegankelijke haltes in functie van de opmaak van een actieplan? Is er al een concreet actieplan? Graag nieuwe tabellen.

Zie CBS 2022_CBS_02349 - Toegankelijke bushaltes - Actieplan & charter toegankelijkheid

SV 2023-086 van raadslid W. Vermeersch van 16 augustus 2023

Vraag:

Belasting op leegstand

Onze stad heft een belasting op leegstand. Deze geldt voor woningen opgenomen in het leegstandregister, behalve wanneer eigenaars kunnen terugvallen op een vrijstelling.

Vragen:

- Hoe wordt het leegstandsregister opgemaakt? Graag een overzicht van de gevolgde procedure.
- Hoe vaak wordt dit register geactualiseerd? Wanneer gebeurde dit voor het laatst?

- Gebruikt de Stad nog andere initiatieven om de leegstand tegen te gaan dan het financieel bestraffen van eigenaars?
- Hoeveel belasting op leegstand (en eventueel andere financiële straffen) werden er geïnd in respectievelijk 2019, 2020, 2021 en 2022?

Antwoord:

- Hoe wordt het leegstandsregister opgemaakt? Graag een overzicht van de gevolgde procedure.

Een gebouw wordt als leegstaand beschouwd indien meer dan de helft van de totale vloeroppervlakte niet overeenkomstig de functie van het gebouw wordt aangewend gedurende een termijn van ten minste twaalf opeenvolgende maanden. Een woning wordt als leegstaand beschouwd wanneer zij gedurende een termijn van ten minste twaalf opeenvolgende maanden niet aangewend wordt in overeenstemming met de woonfunctie.

Het leegstandsregister wordt voor woningen opgemaakt op basis van een administratieve controle. Voor alle panden die gekend staan als woning wordt gecontroleerd of iemand op dat adres ingeschreven staat. Is dat niet het geval en staat er al langer dan 12 maanden niemand ingeschreven, is er een vermoeden van leegstand en wordt de eigenaar aangeschreven.

In sommige gevallen kan de eigenaar aantonen dat zijn pand niet leeg staat. Bijvoorbeeld omdat het in gebruik is als tweede verblijf. In dat geval wordt het pand geschrapt uit het leegstandsregister.

Leegstaande handelspanden worden gedetecteerd door controles op het terrein.

- Hoe vaak wordt dit register geactualiseerd? Wanneer gebeurde dit voor het laatst?

Het leegstandsregister is een levend register. Het wordt continu geactualiseerd. De opsporing gebeurt doorlopend doorheen het jaar, maar er worden gaandeweg ook woningen uit het register geschrapt.

Data uit het leegstandsregister (vb. aantal leegstaande woningen) zijn dan ook altijd een momentopname.

- Gebruikt de Stad nog andere initiatieven om de leegstand tegen te gaan dan het financieel bestraffen van eigenaars?

De stad streeft met haar beleid naar een stad waar het aangenaam is om te wonen, werken en leven. Om dit te bewerkstelligen worden nu al verschillende instrumenten ingezet, die al jaren hun nut bewijzen.

De stad werkt bovendien aan een woonplan waarin een aantal aanbevelingen werden geformuleerd. Ook deze worden gaandeweg omgezet in concrete instrumenten zodat het beleid in de praktijk kan worden omgezet.

De bestrijding van leegstand via de leegstandsbelasting is dus maar één instrument om in te zetten op kwalitatieve woningen in Kortrijk. Deze belasting moet in het geheel van instrumenten gezien worden. Zo is de renovatiebegeleiding bijvoorbeeld een stimulerend, ondersteunend instrument voor eigenaars of verhuurders om de kwaliteit van hun woningen te verhogen, en bewijst het Marktverhuurkantoor Kortrijk zijn nut om woningen een zinvolle invulling te geven en tegelijk de verhuurder te ontzorgen.

De leegstandsbelasting wordt door de stad eerder als een stimulerend dan als een bestraffend instrument ingezet. Het doel van het reglement is niet het innen van de belasting, maar wel om het pand terug te activeren. De eigenaar wordt dan ook op die manier benaderd.

De detectie van de leegstaande panden is een startpunt waarbij de eigenaar erop gewezen wordt dat zijn pand leeg staat, maar tegelijk worden ook verschillende oplossingen aangereikt. Mogelijkheden zijn o.m. om het pand te verkopen of te verhuren (op de private markt of via de woonmaatschappij of het Marktverhuurkantoor). Als renovatie aangewezen is, kan de renovatiebegeleiding hier een rol opnemen.

Aan de brief die de stad verstuurt naar de eigenaar wordt een folder toegevoegd waarin de verschillende mogelijkheden op een bevattelijke manier worden uitgelegd. Bovendien worden de eigenaars gestimuleerd om de stad te contacteren, zodat we samen naar een goede oplossing kunnen toewerken.

- Hoeveel belasting op leegstand (en eventueel andere financiële straffen) werden er geïnd in respectievelijk 2019, 2020, 2021 en 2022?

De tabel in bijlage biedt een overzicht van de belasting op zowel woningen als gebouwen.

Het leegstandsreglement biedt de mogelijkheid om om welomschreven redenen een vrijstelling van de belasting aan te vragen. Een deel daarvan wordt door het college toegekend via de beoordeling van bezwaren en/of na een hoorzitting.

Voor elk jaar wordt weergegeven welk bedrag werd ingekohierd. Een bepaald aandeel hiervan is onverhaalbaar naar aanleiding van gegronde bezwaren. Voor 2022 werden nog niet alle bezwaren behandeld. Een deel kon nog niet geïnd worden of blijkt oninvorderbaar volgens een attest van de deurwaarder.

Bijlage

SV 2023-089 van raadslid W. Vermeersch van 17 augustus 2023

Vraag: Heroverweging beslissing gegevensbeschermingsautoriteit

Op 1 augustus 2023 publiceerde de gegevensbeschermingsautoriteit beslissing ten gronde 105/2023 over de "identificatie van nummerplaat naar aanleiding van parkeerbon gevolgd door aanslagbiljet inzake belasting op het parkeren". Het gaat over de heroverweging van de beslissing ten gronde 31/2022 van 4 maart 2022.

Achtergrond:

Een Kortrijkzaan diende een klacht in bij de Gegevensbeschermingsautoriteit naar aanleiding van een parkeerboete. De burger stelde immers vast dat de bescherming van zijn persoonsgegevens werd geschonden. Deze klacht werd voor verdere behandeling aan de Geschillenkamer van de Gegevensbeschermingsautoriteit overgemaakt.

Op 4 maart 2022, deed deze Geschillenkamer een uitspraak ten gronde. De Geschillenkamer kon vaststellen dat Stad Kortrijk niet gemachtigd was om bij de FOD Mobiliteit en Vervoer, via de nummerplaat, in de kruispuntbank van voertuigen de persoonsgegevens van beboete burgers op te vragen. Stad Kortrijk kreeg twee maanden de tijd om de verwerking van gegevens in overeenstemming te brengen met de wet en dus een correcte machtiging te bekomen. Er werd door de stad echter ook hoger beroep ingesteld bij het Marktenhof. Op 27 juli 2022 wees het Marktenhof de vordering tot opschorting van de uitvoerbaarheid van de beslissing van de Geschillenkamer af.

Op 26 oktober 2022 vernietigde het Marktenhof de uitspraak van de Geschillenkamer van de Gegevensbeschermingsautoriteit. De Geschillenkamer van de Gegevensbeschermingsautoriteit moest de zaak dus opnieuw behandelen.

Nieuwe beslissing:

In de nieuwe beslissing wordt Stad Kortrijk buitenvervolgung gesteld maar worden er toch ernstige inbreuken vastgesteld op artikel 5.1, a), artikel 6, artikel 12.1 en artikel 14.1 a) van de algemene verordening gegevensbescherming (AVG) door Stad Kortrijk. Maar ook op artikelen 5.2 en 24 AVG in het bijzonder door Stad Kortrijk (verweerder 1), maar door ook Wegen en Verkeer (verweerder 2).

Dat valt af te leiden uit punten 84, 89, 96 en 100 van de nieuwe beslissing. In de nieuwe beslissing wordt bovendien gesteld dat belangrijke voorwaarden “niet gerespecteerd werden” door Stad Kortrijk (punt 82), “zich verschuilt” achter drogredekenen (punt 92) en probeerde “eigen verantwoordelijkheid af te schuiven” (punt 94).

Vragen:

1. Kan het stadsbestuur bovenstaande beschrijving van de achtergrond bevestigen?
2. Kan het stadsbestuur bovenstaande vaststellingen uit de nieuwe beslissing bevestigen?
3. De advocatenkosten voor deze procedure bedroegen al 92.013,76 euro (excl. btw), hetzij 111.336,65 euro (incl. 21% btw). De kosten voor het verder verloop van de procedure worden geraamd op nog eens een bedrag tussen 15.926 euro (excl. BTW en excl. kantoorkosten) en 19.974 euro (excl. BTW en kantoorkosten). Wat is de actuele totale kost van deze aanslepende procedure (incl. BTW)?
4. Welke lessen trekt het stadsbestuur uit deze onverkwikkelijke zaak?

Antwoord:

1. Kan het stadsbestuur bovenstaande beschrijving van de achtergrond bevestigen?

Het stadsbestuur wenst graag de volledige achtergrond mee te geven.

Op 1 januari 2020 is AGB Parko ingekanteld in Stad Kortrijk en werd het parkeerbeheer vanaf dan opnieuw waargenomen door de stad. Stad Kortrijk en AGB Parko beschikten voor hun taken over verschillende machtigingen:

1. Beraadslaging FO nr. 18/2015
2. Beraadslaging FO nr. 02/2016
3. Beraadslaging FO nr. 14/2016

Voor het bekomen van die machtigingen hadden zij de nodige formaliteiten vervuld door o.a. te voorzien in een data protection officer, een voorafgaande evaluatie van de risico's (DPIA), een informatieveiligheidsbeleid, informatieverstrekking aan het personeel, fysieke beveiliging van de toegang, fysieke beveiliging van de omgeving, netwerkbeveiliging, etc.

Naar aanleiding van de inkanteling heeft de Stad meerdere contacten gehad met het Directoraat-Generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid (DGWVV) om te bekijken of er aanpassingen nodig waren aan de machtigingen. Het uitgangspunt daarbij is dat, overeenkomstig artikel 244 van het Decreet Lokaal Bestuur, de stad de algemene rechtsopvolger van het AGB Parko is. Als algemene rechtsopvolger treedt zij normaal gezien dan ook automatisch in de rechten en plichten van haar rechtsvoorganger AGB Parko. Dit betekent dat de machtigingen van AGB Parko automatisch overgaan naar Stad Kortrijk.

DGWVV bevestigde tot tweemaal toe aan Stad Kortrijk dat de machtiging voor Stad Kortrijk in orde was op grond van Beraadslaging FO nr. 18/2015. Dat gebeurde zowel in 2019, dus nog vóór de inkanteling van AGB Parko in Stad Kortrijk, als in 2020, dus zelfs nog ná de inkanteling.

Enkele maanden na de inkanteling heeft een Kortrijkzaan een klacht ingediend bij de Gegevensbeschermingsautoriteit naar aanleiding van een parkeerbelasting. Volgens de betrokken burger zouden zijn rechten op de bescherming van zijn persoonsgegevens zijn geschonden omdat Stad Kortrijk niet over een machtiging beschikte om zijn persoonsgegevens bij DGWVV op te vragen. Opmerkelijk is dat deze burger reeds voor het begaan van de overtreding en voor er sprake was van de parkeerbelasting, al verschillende keren contact had opgenomen met (i) de eerstelijnsdienst van de GBA en (ii) de diensten van het DGWVV over het machtigingenbeleid en de inkanteling van AGB Parko in Stad Kortrijk. Overigens had die burger het kennelijk niet zo op de inkanteling van het AGB in de stad begrepen, aangezien hij eerder ook al klacht had ingediend in het kader van het administratief toezicht tegen de beslissingen die daaromtrent waren genomen. Die klachten werden destijds reeds door het

Agentschap Binnenlands Bestuur verworpen. Het is voor de stad Kortrijk nog altijd niet duidelijk waarom de betrokkene zich tegen die inkanteling meent te moeten verzetten.

Stad Kortrijk was echter overtuigd, na zulks ook te hebben onderzocht binnen haar juridische dienst, dat zij, overeenkomstig het DLB, als algemene rechtsopvolger van AGB Parko, alle rechten en plichten van AGB Parko overnam, waaronder de Beraadslaging op basis waarvan AGB Parko gemachtigd was om persoonsgegevens op te vragen aan DGWVV voor het opleggen en invorderen van parkeerbelastingen. Ook DGWVV zelf bleek die mening te zijn toegedaan.

Op 4 maart 2022, deed de Geschillenkamer van de GBA een eerste uitspraak ten gronde waarin ze Stad Kortrijk en DGWVV veroordeelde. Stad Kortrijk kreeg van de GBA twee maanden de tijd om de verwerking van persoonsgegevens in overeenstemming te brengen met de wet en de nodige machtiging/beraadslaging te bekomen.

Stad Kortrijk had echter al ruim vóór de uitspraak ten gronde, nl. vanaf het moment dat bleek dat DGWVV het toch nuttig achtte dat Stad Kortrijk zelf zou toetreden tot de beraadslaging FO nr. 14/2016, de nodige stappen ondernomen om tot de desbetreffende beraadslaging toe te treden. Op 28 augustus 2021 verklaarde het Informatieveiligheidscomité de verbintenisverklaring van Stad Kortrijk tot Beraadslaging FO nr. 14/2016 ontvankelijk. Op 1 september 2020 sloot Stad Kortrijk een overeenkomst tot mededeling van gegevens met het DGWVV.

Stad Kortrijk heeft op 1 april 2022 een beroep ingesteld bij het Marktenhof tegen de beslissing van de Geschillenkamer. Na een tussenarrest, vernietigde het Marktenhof op 26 oktober 2022 de uitspraak van de Geschillenkamer van de Gegevensbeschermingsautoriteit integraal.

De Geschillenkamer van de Gegevensbeschermingsautoriteit heeft de zaak daarna opnieuw ten gronde behandeld.

Bij beslissing ten gronde van 1 augustus 2023 werd Stad Kortrijk buiten vervolging gesteld.

2. Kan het stadsbestuur bovenstaande vaststellingen uit de nieuwe beslissing bevestigen?

In de nieuwe beslissing van 1 augustus 2023 wordt Stad Kortrijk door de GBA buiten vervolging gesteld.

Weliswaar wijst de GBA in haar beslissing op inbreuken op artikel 5.1, a), artikel 5.2, artikel 6, artikel 12.1 en artikel 14.1 a) en artikel 24 AVG, die volgens de GBA door Stad Kortrijk zouden zijn begaan. In hoofde van DGWVV werd een inbreuk vastgesteld op artikel 5.2 en artikel 24 AVG. Stad Kortrijk benadrukt dat géén van deze vastgestelde inbreuken deel uitmaakten van de klacht van de klager, waardoor zij bijgevolg dan ook niet het voorwerp hadden mogen uitmaken van de procedure voor de Geschillenkamer en dus evenmin van haar beslissing. Bovendien werd er op verschillende argumenten van Stad Kortrijk, met inbegrip van essentiële elementen van het verweer (bv. over de rechtsopvolging ingevolge de inkanteling overeenkomstig het DLB) niet, niet afdoende of niet correct geantwoord, waardoor de beslissing niet correct is gemotiveerd.

Stad Kortrijk heeft een analyse uitgevoerd van de beslissing en besluit op basis daarvan dat de beslissing van de Geschillenkamer niet tegemoetkomt aan de tekortkomingen die het Marktenhof in zijn arrest van 22 oktober 2022 al had heeft aangehaald. Niettemin heeft de Stad beslist om de zaak af te sluiten. In de praktijk heeft stad Kortrijk immers al geruime tijd de gepaste maatregelen genomen zoals de toetreding tot beraadslaging FO nr. 14/2016, de aanvulling van de privacyverklaring met een volledige lijst van de machtigingen op grond waarvan Stad Kortrijk persoonsgegevens mag opvragen, de aanvulling van de facturen voor het innen van parkeerretributies met informatie over de verwerking van persoonsgegevens. Stad Kortrijk voorzag zelfs reeds in augustus 2019 een informatieluik over de verwerking van persoonsgegevens op de parkeermeters. De Geschillenkamer benadrukt dat ook in haar beslissing. Dit is overigens ook de reden waarom de Stad buiten vervolging werd gesteld (zie punt 101 van de beslissing van de Geschillenkamer van 1 augustus 2023).

Het feit dat Stad Kortrijk alles in het werk heeft gesteld om gelijkaardige inbreuken op de AVG in de toekomst te voorkomen, was bepalend om de buitenvervolginstelling te bekomen (punt 101). In die omstandigheden, en in het bijzonder gelet op de buiten vervolgingstelling, werd het niet opportuun geacht om opnieuw bij het Marktenhof een beroep tegen de beslissing van de GBA in te stellen, hoewel de stad Kortrijk het op verschillende punten oneens was en blijft met de beoordeling van de GBA en de manier waarop de procedure voor de GBA is verlopen.

3. De advocatenkosten voor deze procedure bedroegen al 92.013,76 euro (excl. btw), hetzij 111.336,65 euro (incl. 21% btw). De kosten voor het verder verloop van de procedure worden geraamd op nog eens een bedrag tussen 15.926 euro (excl. BTW en excl. kantoorkosten) en 19.974 euro (excl. BTW en kantoorkosten). Wat is de actuele totale kost van deze aanslepende procedure (incl. BTW)?

Zoals blijkt uit het antwoord op uw schriftelijke vraag m.b.t. overzicht rechtsgedingen is er momenteel een bedrag van 51.399,39 euro, incl. BTW en kantoorkosten aan de Stad Kortrijk gefactureerd en betaald. We mochten nog geen verdere facturen ontvangen.

Deze bedragen moeten gezien worden in het licht van zowel de complexiteit van de procedures alsook de veelheid van de procedures (een eerste procedure ten gronde voor de Geschillenkamer van de GBA; een beroepsprocedure voor het Marktenhof, met een tussengeschied over de vordering tot opschorting van de uitvoering van de beslissing van de GBA; en een beroepsprocedure ten gronde en een tweede procedure ten gronde voor de Geschillenkamer van de GBA). Stad Kortrijk diende als eerste verweerder het inhoudelijke verweer ten aanzien van alle aangevoerde argumenten door de burger te ontwikkelen. In dat verband mag nog worden benadrukt dat de procedure voor de GBA, anders dan kon worden verwacht, en volgens de stad ook onterecht, een omvang heeft genomen die veel ruimer is dan de initiële klacht. Daar waar de initiële klacht eerder beperkt was, heeft de GBA het inderdaad nodig gevonden om talrijke bijkomende, zeer principiële en bijzonder complexe rechtsvragen aan de partijen te stellen, waarop vooral door de stad Kortrijk wel diende te worden en werd geantwoord.

Overigens omvatten deze erelonen tevens andere diensten aan de Stad, zoals de analyse van de verschillende (uitvoerige) uitspraken, voorbereiding van de communicatie en ook voor het beantwoorden van de verschillende vragen van één raadslid was de Stad genoodzaakt om een beroep te doen op de advocaten die deze rechtszaak opvolgden.

4. Welke lessen trekt het stadsbestuur uit deze onverkwikkelijke zaak?

Deze zaak toont het belang van de naleving van de AVG en andere toepasselijke gegevensbeschermingswetgeving. Zoals ook blijkt uit de beslissing van de GBA, is dat een belang dat de Stad ook na de inwerkingtreding van de AVG altijd heeft onderschreven en nu ook blijft doen. Dat de stad door de GBA buiten vervolging werd gesteld, toont overigens aan dat ook de GBA van oordeel is dat de stad het nodige heeft gedaan om met de AVG in overeenstemming te zijn.

SV 2023-090 van raadslid W. Vermeersch van 20 augustus 2023

Vraag:

Ontharding en uitvoering LEKP

Twee jaar geleden beloofden 294 steden en gemeenten om een tandje bij te steken in het ontharden van de omgeving. Asphalt en tegels zouden massaal ingeruild worden voor grasperkjes, bomen en hagen. Regenwater zou voortaan maximaal opgevangen worden. Dit alles kaderde in de ondertekening van het Lokaal Energie- en Klimaatpact (LEKP) 2.0.

Vragen:

- Hoeveel vierkante meter werd intussen onthard? Hoeveel is er nog gepland?

- Welke onthardingen werden uitgevoerd op het openbaar domein en waar?
- Hoeveel extra groenvoorzieningen werden intussen gerealiseerd? Hoeveel is er nog gepland?
- Wat is de stand van zaken omtrent de uitvoering van het LEKP?

Antwoord:

- Hoeveel vierkante meter werd intussen onthard? Hoeveel is er nog gepland?

13.080 m² (vanaf 1/01/2021 tot 13/02/2023, inclusief ontharding van speelplaatsen). Er wordt geen totaaloverzicht bijgehouden van aantal m² dat op de planning staat. Er wordt telkens jaarlijks gerapporteerd over het aantal m² dat onthard werd in het afgelopen jaar. Een aantal voorbeelden van geplande projecten zijn: Historisch Hart, Verlaagde Leieboorden, Steenstraat, SintMichielsplein, Casinoplein, Conservatoriumplein...

- Welke onthardingen werden uitgevoerd op het openbaar domein en waar?

De ontharding die in onderstaande lijst opgenomen zijn, zijn de projecten opgenomen in het kader van de verplichte rapportage 2022 Energie- en Klimaatpact 1.0 (voorgelegd op 13/02/2023 aan de gemeenteraad). En betreft dus enkel projecten uitgevoerd op openbaar domein tussen 1/01/2021 tot 13/02/2023. Dit betekent dat recente onthardingsprojecten met finalisatie na deze datum nog niet in deze lijst zijn opgenomen (oa. Groeningelaan met 2100 m² ontharding), aangezien ihkv LEKP slechts een jaarlijkse rapportering gevraagd wordt.

m ²	Locatie
350	Pieter Pauwel Rubensplein
730	Ter Doenaert
50	Dam
11	Sint-Rochuslaan
80	Hoveniersstraat
580	Hemelweg/Rosa Laperelaan/Koning Boudewijnlaan
190	Lage Dreef
3.350	Paulientjes

- Hoeveel extra groenvoorzieningen werden intussen gerealiseerd? Hoeveel is er nog gepland?
51.990 m² extra natuurgroenperken van minstens 10 m² (vanaf 1/01/2021 tot 26/03/2023). Er wordt geen totaaloverzicht bijgehouden van aantal m² dat op de planning staat. Er wordt minstens jaarlijks gerapporteerd over het aantal m² extra natuurgroenperken die gerealiseerd werden in het afgelopen jaar. Een aantal voorbeelden van locaties waar momenteel op gewerkt wordt zijn oa: opwaardering groen Molenkouter (Rollegem), aangepast beheer op Depot 102, groene inrichting rondom Fabrieksbeek (Rollegem). Bovendien wordt gewerkt aan een uitbreiding van de Bye Bye Grass zones in Kortrijk. In het kader van het LEKP hebben we echter de doelstelling om tegen 2030 1 m² extra natuurgroenperk te realiseren per 1000 inwoners of dus 776 m² extra natuurgroenperken al ruimschoots behaald.
- Wat is de stand van zaken omtrent de uitvoering van het LEKP?
Rapportage 2022 Energie- en Klimaatpact 1.0 werd op 13/02/2023 voorgelegd aan de gemeenteraad (zie bijlage). Het meest actuele rapport (laatste update: 26/03/2023) kunt u te allen tijde raadplegen via: [Jouw LEKP klimaatdoelstellingen | Lokaal Klimaatpactportaal](#)

Bijlage

SV 2023-091 van raadslid C. Ryheul van 1 september 2023

Vraag:
Fietspremie

Sinds december 2017 kunnen inwoners van onze stad die de nummerplaat van hun wagen inleveren voor de aankoop van een (bak-)fiets, elektrische (bak-)fiets of meerpersonenfiets, hiervoor een fietspremie krijgen die de helft bedraagt van de aankoop ervan met een maximumbedrag van 400 euro.

Voor kwetsbare Kortrijkzanen die hun wagen opofferen, is het subsidiebedrag niet begrenst tot 50% wel tot maximum 400 euro. De subsidie wordt verleend binnen de perken van het budget voorzien op de meerjarenbegroting (15.000 euro per jaar).

Vragen:

1. Graag een overzicht van het aantal aanvragen (geschrapte nummerplaten) en totale uitbetaalde bedrag sinds het in voege treden van die premie, opgesplitst per jaar.
2. Graag een overzicht per jaar van voor welke alternatieve vervoersmiddelen gekozen werd/aangekocht werd met telkens de bedragen erbij. Bvb. in 2018 werden 8 bakfietsen aangekocht, 6 fietsen, 3 elektrische fietsen, 2 elektrische bakfietsen...
3. Aan hoeveel kwetsbare Kortrijkzanen werd de maximale premie sinds de opstart verleend? Graag een overzicht van het aantal per jaar.
4. Worden ook andere, interessante parameters bijgehouden zoals de gemiddelde leeftijd van de aanvrager, hoeveel aanvragers overschakelen van 2 naar 1 wagen, of hoeveel het verder doet zonder wagen,... eventuele andere parameters? Zo ja, wat zijn de bevindingen? Zo niet, waarom niet?
5. Heeft de stad, in het kader van de modal shift, plannen om deze fietspremie uit te breiden voor de omruiling van een nummerplaat voor de aankoop van andere voortbewegingstoestellen, zoals een elektrische step, een speedpedelec, voor de overschakeling naar het openbaar vervoer of deelmobiliteit of een combinatie van openbaar vervoer en deelmobiliteit?
6. De fietspremie bedraagt sinds 2017, 400 euro. Gezien de huidige inflatie, is er in de toekomst nog een indexering van dit premiebedrag voorzien? Zo niet, waarom niet.
7. Indien blijkt uit de antwoorden dat het jaarlijks maximum premiebedrag van 15.000 euro overschreden wordt, is de stad bereid dit bedrag op te trekken? Indien niet, waarom niet?
8. Via welke communicatiekanalen werd de Kortrijkzaan van dit initiatief op de hoogte gebracht sinds de opstart. Graag een gedetailleerd overzicht van alle initiatieven van het afgelopen jaar.

Antwoord:

1. Graag een overzicht van het aantal aanvragen (geschrapte nummerplaten) en totale uitbetaalde bedrag sinds het in voege treden van die premie, opgesplitst per jaar.

2018: 66 premies uitbetaald voor ene totaal budget van €24.873,76

2019: 100 premies uitbetaald voor een totaal budget van €37.877,63

2020: 70 premies uitbetaald voor een totaal budget van €26.778,88

2021: 49 premies uitbetaald voor een totaal budget van €18.237,93

2022: 45 premies uitbetaald voor een totaal budget van €17.171,50

2023: 29 premies uitbetaald in eerste semester voor een totaal budget van €11.032,70

2. Graag een overzicht per jaar van voor welke alternatieve vervoersmiddelen gekozen werd/aangekocht werd met telkens de bedragen erbij. Bvb. in 2018 werden 8 bakfietsen aangekocht, 6 fietsen, 3 elektrische fietsen, 2 elektrische bakfietsen...

We houden geen overzichten bij van het type fiets dat aangekocht wordt. Bij de aanvraag van de fietspremie wordt de factuur van de fiets wel goed gecontroleerd op datum en inhoud. Overzicht van de bedragen per aangekochte fiets ook niet beschikbaar.

3. Aan hoeveel kwetsbare Kortrijkzanen werd de maximale premie sinds de opstart verleend? Graag een overzicht van het aantal per jaar.

Geen weet van kwetsbare Kortrijkzananen die hiervan gebruik hebben gemaakt. Van de premie wordt weinig gebruikt gemaakt door deze doelgroep, gezien er via de sociale diensten voor kwetsbare gezinnen andere ondersteuningsmogelijkheden zijn (aanbod van fietsen via o.a. Tvelootje -Deelfabriek, fietsmogelijkheden en busabonnementen via tussenkomst BCSD of binnen activeringstrajecten, ...).

4. Worden ook andere, interessante parameters bijgehouden zoals de gemiddelde leeftijd van de aanvrager, hoeveel aanvragers overschakelen van 2 naar 1 wagen, of hoeveel het verder doet zonder wagen,... eventuele andere parameters? Zo ja, wat zijn de bevindingen? Zo niet, waarom niet?

We houden deze parameters niet bij. Reden: te arbeidsintensief. In principe kunnen we de leeftijden wel achterhalen via het rijksregisternummer maar hiervan deden we geen analyse.

5. Heeft de stad, in het kader van de modal shift, plannen om deze fietspremie uit te breiden voor de omruiling van een nummerplaat voor de aankoop van andere voortbewegingstoestellen, zoals een elektrische step, een speedpedelec, voor de overschakeling naar het openbaar vervoer of deelmobiliteit of een combinatie van openbaar vervoer en deelmobiliteit?

Geen plannen om dit uit te breiden naar andere voortbewegingstoestellen, een elektrische step is eerder een passief voortbewegingstoestel en komt niet in aanmerking voor 'fiets'premie. Een speedpedelec komt wel al in aanmerking, dat wordt beschouwd als een elektrische fiets. Fietslease komt ook in aanmerking (naast de factuur van de fiets verwachten we dan de maandelijkse afbetalingsbewijsjes tot een bedrag van minimaal 800€ om recht te hebben op de fietspremie van 400€). Een uitbreiding naar abonnementen voor openbaar vervoer of deelmobiliteit is niet gepland. Het huidige reglement loopt tot en met 31 december 2025.

6. De fietspremie bedraagt sinds 2017, 400 euro. Gezien de huidige inflatie, is er in de toekomst nog een indexering van dit premiebedrag voorzien? Zo niet, waarom niet.

Indexering van het premiebedrag werd niet opgenomen. Het huidige reglement loopt tot en met 31 december 2025.

7. Indien blijkt uit de antwoorden dat het jaarlijks maximum premiebedrag van 15.000 euro overschreden wordt, is de stad bereid dit bedrag op te trekken? Indien niet, waarom niet? 8. Via welke communicatiekanalen werd de Kortrijkzaan van dit initiatief op de hoogte gebracht sinds de opstart. Graag een gedetailleerd overzicht van alle initiatieven van het afgelopen jaar.

Het bedrag wordt opgetrokken als daar nood toe is. Zie totale bedragen bij vraag 1.

Communicatie via stadsmagazine: jan '18, mei '18, dec '20, sept '22
tijdens Autovrije Zondag,
via sociale media.

Communicatie gebeurt ook n.a.v. de Week van de Mobiliteit telkens in september.

SV 2023-092 van raadslid C. Ryheul van 2 september 2023

Vraag:

Tvelootje – Uitleendienst voor loop- en kinderfietsen

Tvelootje is een project van de deelfabriek die fietsen promoot bij kinderen tot twaalf jaar. Om ervoor te zorgen dat elk kind kan fietsen, startte onze stad in 2018 samen met een groep vrijwilligers een uitleendienst voor loop- en kinderfietsen op.

Jonge gezinnen die lid zijn van Tvelootje kunnen op elk moment een fiets gebruiken. Leden groeien mee met het aanbod. Naarmate kinderen groter worden, gebruiken ze de fiets die ze op dat moment nodig hebben.

Een jaarabonnement kost 40 euro voor een gewone fiets en 20 euro voor een loopfietsje. Wie geldproblemen heeft, betaald slechts de helft. Wie een fiets schenkt in goede staat, krijgt een gratis jaarabonnement.

Graag een overzicht van:

1. Het aantal jaarabonnementen per jaar opgesplitst in een abonnement voor een gewone fiets en een loopfiets.
2. Het aantal jaarabonnementen 'sociaal tarief' opgesplitst per jaar.
3. Het aantal fietsen en loopfietsen die sinds de opstart werden aangekocht of tweedehands geschonken, opgesplitst per jaar.
4. Hoe evalueert de stad dit project?
5. Via welke communicatiekanalen werd de Kortrijkzaan van dit initiatief op de hoogte gebracht sinds de opstart. Graag een gedetailleerd overzicht van alle initiatieven van het afgelopen jaar.

Antwoord:

1. Het aantal jaarabonnementen per jaar opgesplitst in een abonnement voor een gewone fiets en een loopfiets.

Dit zijn de gegevens waarover we op dit moment beschikken:

2019: 152
2022: 259
2023: 172 (tem juni 2023) fietsen waarvan 6 loopfietsen

2. Het aantal jaarabonnementen 'sociaal tarief' opgesplitst per jaar.

Dit zijn de gegevens waarover we op dit moment beschikken:

2022: 112
2023: 67

3. Het aantal fietsen en loopfietsen die sinds de opstart werden aangekocht of tweedehands geschonken, opgesplitst per jaar.

In 2018 werden er 155 fietsen aangekocht en in 2019 werden nog 10 fietsen aangekocht. Er wordt niet bijgehouden hoeveel fietsen er geschonken worden omdat geschonken fietsen vaak gebruikt worden voor reserve-onderdelen.

4. Hoe evalueert de stad dit project?

Wij evalueren de werking van 't Velootje positief. Wekelijks zetten 8 vrijwilligers zich in om dit project zelfstandig draaiende te houden. Zowel kansengroep als niet-kansengroepen vinden de weg naar deze dienstverlening. We beschouwen dit aanbod als waardevol. Enerzijds omdat het de kans biedt aan alle kinderen om een fiets te ontlenen en anderzijds omdat het project de afvaloverschotten vermindert door in te zetten op gedeeld gebruik en hergebruik van onderdelen.

5. Via welke communicatiekanalen werd de Kortrijkzaan van dit initiatief op de hoogte gebracht sinds de opstart. Graag een gedetailleerd overzicht van alle initiatieven van het afgelopen jaar.

Via een folder die alle initiatieven van de Deelfabriek bundelt.
Via onze sociale media (Facebook en Instagram)
Via rondleidingen in de Deelfabriek voor verschillende partners – 33 rondleidingen in 2022
Via uitleg in verschillende scholen – 3 schoolbezoeken in 2022
Via de website www.kortrijk.be/deelfabriek

Gelet op de verhuis van de Deelfabriek wordt vooral in het najaar ingezet op communicatie (stadsmagazine, Sien, flyers, affiches, nieuwe folder, vernieuwde website,...)

SV 2023-093 van raadslid M. Vandemaele van 4 september 2023

Vraag:

Opvolging internet voor jeugdlokalen

In januari 2023 stelde ik een vraag m.b.t. internet in jeugdlokalen. De stad beloofde toen die vraag te willen bekijken. Welke stappen werden ondertussen gezet en wat is de stand van zaken?

Antwoord:

In januari 2023 stelde ik een vraag m.b.t. internet in jeugdlokalen. De stad beloofde toen die vraag te willen bekijken. Welke stappen werden ondertussen gezet en wat is de stand van zaken?

We willen hiervoor vertrekken vanuit het gelijkheidsprincipe. Dat wil zeggen: elke jeugdvereniging die gehuisvest is in een gebouw en hiervoor ondersteund wordt door de Stad/Tranzit heeft het recht om internet te vragen als we dit uitrollen. En dan zijn er twee werkwijzen: ofwel in één keer overal uitrollen ofwel vraaggericht tewerk gaan. Daarnaast willen we ook dat de service gelijk is voor elke vereniging. Er mag geen verschil bestaan tussen stadsgebouwen of privégebouwen.

We zochten samen met IT al één en ander uit waarbij we tot volgende conclusie kwamen: Werken met een subsidie is de meest eenvoudige en flexibelste manier om internet te voorzien in de jeugdlokalen.

Daar zijn vooral veel voordelen aan:

- Ipv het te moeten voorzien in elk gebouw, zowel stad als privé (gelijkheidsprincipe), zijn de verenigingen vrij en zullen enkel deze die het nodig hebben een aansluiting regelen
- De verenigingen staan zelf in voor het regelen en aanvragen. Ze zijn ook vrij om terug uit te stappen als de nood weg valt.
- Geen grote hardware-investeringen voor de stadsgebouwen. Installatiekost (via bvb een Telenetabonnement) is een minimale kost voor de vereniging.
- Verenigingen zijn vrij in abonnement en kunnen een pakket kiezen dat voldoet aan hun noden (ifv snelheid en max verbruik)
- Wifispreiding: via Telenet kan je bvb een gratis wifibooster aanvragen
- Vrijheid voor de Stad in ondersteuningsgrootte: via subsidie kan je werken met een percentage (met evt max) of een vast bedrag
- Geen opvolging door stadspersoneel bij wifi- of hardwareproblemen
- Beperkte workload voor Stad, enkel subsidieverwerking bij Jeugd. Ook voor de vereniging zelf een beperkte workload (éénmalige installatie + subsidieaanvraag)

Enkel voor de verenigingen die ingebed zitten in een groter gebouw van de Stad waar netwerk is voorzien en personeel werkt zou er anders moeten gewerkt worden. (V-Tex, OC Bellegem, Groeningeheim)

We spreken over een 35-tal gebouwen die in aanmerking zouden komen.

Voorlopige conclusie:

We onderzoeken de mogelijkheid om met een subsidie te werken. Dit zou voor alle gebouwen/verenigingen de meest eenvoudige en snelste manier zijn om internet 'toegankelijk' te maken. Met een minimale impact op de stadsadministratie en vereniging.