

SV 2025-032 van raadslid Carmen Ryheul van 10 april 2025**Vraag:****Problemen met buslijn 60 en afschaffing verbinding Heule-Shopping Kuurne**

Inwoners van Heule en omstreken ondervinden ernstige problemen door de recente wijzigingen in het openbaar vervoer. De herroutering van bus 60 (Roeselare-Kortrijk) en de afschaffing van de busverbinding tussen Heule en Shopping Kuurne hebben een grote impact op de mobiliteit van pendelaars, scholieren en minder mobiele personen.

Tot voor kort bood bus 60 een essentiële verbinding tussen St. Katharina, Heule Mellestraat en Kortrijkstraat. Door de nieuwe route, die via een industriegebied loopt waar nauwelijks inwoners wonen, zijn deze buurten nu volledig afgesloten van het openbaar vervoer. Dit treft niet alleen dagelijkse pendelaars, maar ook scholieren van Spes Nostra, die nu een lange en omslachtige route moeten nemen via Kortrijk om hun school te bereiken. Dit terwijl er momenteel vier bussen per uur rijden tussen Gullegem en Kortrijk, zonder enige verbinding voor de getroffen inwoners.

Daarnaast is de rechtstreekse busverbinding tussen Heule en Shopping Kuurne volledig afgeschaft. Vroeger reed er om het halfuur een bus, maar nu moeten inwoners eerst naar Kortrijk reizen en daar overstappen, wat de reis aanzienlijk verlengt en bemoeilijkt, vooral voor minder mobiele personen.

Gezien de impact van deze beslissingen, stellen wij graag de volgende vragen:

1. Motivatie voor de wijziging van buslijn 60

- Wat was de precieze reden voor de herroutering van bus 60 via een industriegebied, waar nauwelijks inwoners wonen?
- Is er een mobiliteitsstudie uitgevoerd om de impact van deze wijziging op de getroffen bewoners van St. Katharina en Heule te beoordelen?

2. Gebrek aan openbaar vervoer in St. Katharina en Heule

- Is het stadsbestuur zich bewust van het feit dat bewoners van Sint-Katharina en delen van Heule volledig afgesloten zijn van het openbaar vervoer?
- Welke stappen heeft de stad al ondernomen of plant ze om deze wijken opnieuw bereikbaar te maken met het openbaar vervoer?

3. Impact op scholieren en pendelaars

- Heeft het stadsbestuur de impact van de wijziging op scholieren van Spes Nostra en andere pendelaars geanalyseerd?
- Zijn er gesprekken geweest met De Lijn om een oplossing te vinden, bijvoorbeeld via een aangepaste route of extra busverbinding?

4. Mogelijke alternatieven voor lijn 60

- Kan er onderzocht worden of minstens één van de vier bussen per uur tussen Gullegem en Kortrijk omgeleid kan worden via Heule Plaats, zodat deze buurt opnieuw een verbinding krijgt?
- Is het stadsbestuur bereid om samen met De Lijn te bekijken of de oorspronkelijke route van bus 60 (via Heule Plaats) hersteld kan worden?

5. Afschaft busvervoer tussen Heule en Shopping Kuurne

- Wat was de reden om de rechtstreekse busverbinding tussen Heule en Shopping Kuurne te schrappen?
- Heeft het stadsbestuur een analyse gemaakt van de impact hiervan op inwoners, vooral ouderen en minder mobiele personen?
- Kan er bekeken worden of minstens één bus per uur opnieuw kan doorrijden naar Shopping Kuurne?

6. Actie van het stadsbestuur bij De Lijn

- Is het stadsbestuur bereid om officieel een aanvraag in te dienen bij De Lijn om zowel de verbinding van bus 60 via Heule Plaats als de rechtstreekse lijn naar Shopping Kuurne te herstellen?
- Zo nee, waarom niet? En welke alternatieven stelt de stad dan voor?

7. Algemene visie op openbaar vervoer in Kortrijk

- Hoe past deze herstructurering van de buslijnen in de algemene mobiliteitsvisie van de stad?

- Worden er in de toekomst nog verdere wijzigingen verwacht die de bereikbaarheid van bepaalde wijken kunnen verminderen?

Antwoord:

1. Motivatie voor de wijziging van buslijn 60

- Wat was de precieze reden voor de herrotering van bus 60 via een industriegebied, waar nauwelijks inwoners wonen?

Binnen de principes van basisbereikbaarheid en de budgetneutrale oefening binnen de VVR (Vervoerregio Kortrijk) werd onder meer buslijn 60 aangepast. De principes initiëren een vraaggestuurd model in plaats van een aanbodgestuurd model. In dit specifieke geval bleek dat de vernieuwde route meer vervoerspotentieel biedt dan de oude route.

- Is er een mobiliteitsstudie uitgevoerd om de impact van deze wijziging op de getroffen bewoners van St. Katharina en Heule te beoordelen?

De bestemmingen van de busreizigers vanuit Sint-Katharina werden onderzocht. Hieruit bleek dat 2% van de reizigers naar Heule reist, en 66% naar Kortrijk. De directe impact van de wijziging van de reisroute bleef eerder beperkt. Verder werd geoordeeld dat de potentiële langs Kortrijk-Noord als grote tewerkstellingsplaats veel hoger zijn dan de potentiële langs de Mellestraat en de Sint-Katharinastraat.

We geven ook nog mee dat buslijn 60 grotendeels op het grondgebied van de vervoerregio Midwest rijdt. De budgetten en het beheer van deze lijn worden dan ook binnen deze vervoerregio geregeld.

2. Gebrek aan openbaar vervoer in St. Katharina en Heule

- Is het stadsbestuur zich bewust van het feit dat bewoners van Sint-Katharina en delen van Heule volledig afgesloten zijn van het openbaar vervoer?

We zijn er ons als stadsbestuur van bewust dat er geen verbinding meer is tussen Sint-Katharina en delen van Heule via het openbaar vervoer.

- Welke stappen heeft de stad al ondernomen of plant ze om deze wijken opnieuw bereikbaar te maken met het openbaar vervoer?

De verbinding tussen Sint-Katharina en Heule zou idealiter worden opgenomen binnen het flexvervoer (budgetten vervoer op maat). Binnen de vervoerregio Kortrijk zijn hier echter geen budgetten voor. We gaan als stad maximaal in overleg met De Lijn om dergelijke zaken aan te kaarten en de inzet van extra middelen te bepleiten. Ook via de vervoerregio Kortrijk en het DMOW van de Vlaamse Regering proberen we alle dossiers die Kortrijk aanbelangen te behartigen. De eindbeslissing ligt echter niet bij ons.

3. Impact op scholieren en pendelaars

- Heeft het stadsbestuur de impact van de wijziging op scholieren van Spes Nostra en andere pendelaars geanalyseerd?

Ja. De impact is ook hier eerder beperkt maar een oplossing via flexvervoer blijft onze vraag.

- Zijn er gesprekken geweest met De Lijn om een oplossing te vinden, bijvoorbeeld via een aangepaste route of extra busverbinding?

Uiteraard. Conform het antwoord op de tweede vraag blijven we oplossingen bepleiten.

4. Mogelijke alternatieven voor lijn 60

- Kan er onderzocht worden of minstens één van de vier bussen per uur tussen Gullegem en Kortrijk omgeleid kan worden via Heule Plaats, zodat deze buurt opnieuw een verbinding krijgt?

Het heroriënteren van één van de vier bussen tussen Heule en Gullegem werd door De Lijn negatief beoordeeld. Dit druist in tegen de principes en kan niet budgetneutraal worden georganiseerd. Vandaar onze blijvende vraag om hier toch flexvervoer te kunnen voorzien.

- Is het stadsbestuur bereid om samen met De Lijn te bekijken of de oorspronkelijke route van bus 60 (via Heule Plaats) hersteld kan worden?

Zoals eerder vermeld behoort buslijn 60 tot de vervoerregio Midwest. We blijven echter aandringen om hier flexvervoer of andere oplossingen te voorzien, zowel vanuit de stad als vanuit de vervoerregio Kortrijk.

5. Afgeschaft busvervoer tussen Heule en Shopping Kuurne

- Wat was de reden om de rechtstreekse busverbinding tussen Heule en Shopping Kuurne te schrappen?

We verwijzen naar het antwoord op vraag 1. In het kader van basisbereikbaarheid en de hertekening van het busnetwerk binnen een budgetneutraal kader werd ook hier geoordeeld dat de vervoersaantallen onvoldoende waren om de lijn aan te houden. Na veelvuldig overleg en aandringen is voor deze lijn wel een gedeeltelijke oplossing gekomen: sinds september 2024 doet lijn 6 opnieuw enkele woonwijken in Heule aan (onder meer langs de Bozestraat).

- Heeft het stadsbestuur een analyse gemaakt van de impact hiervan op inwoners, vooral ouderen en minder mobiele personen?

Analyses rond verplaatsingsgedrag zijn gebeurd (zie eerdere vragen).

- Kan er bekeken worden of minstens één bus per uur opnieuw kan doorrijden naar Shopping Kuurne?

Deze verbinding kan nog steeds gemaakt worden, zij het met een overstap. We bekijken alles verder, maar momenteel zijn er onvoldoende mogelijkheden en middelen om hieraan tegemoet te komen.

6. Actie van het stadsbestuur bij De Lijn

- Is het stadsbestuur bereid om officieel een aanvraag in te dienen bij De Lijn om zowel de verbinding van bus 60 via Heule Plaats als de rechtstreekse lijn naar Shopping Kuurne te herstellen?

Zoals bij eerdere vragen aangehaald, blijven we zowel namens de stad als via de vervoerregio Kortrijk aandringen bij De Lijn om oplossingen en/of extra middelen te voorzien. We blijven continu in overleg en streven naar verbeteringen voor alle reizigers en omgevingen.

7. Algemene visie op openbaar vervoer in Kortrijk

- Hoe past deze herstructurering van de buslijnen in de algemene mobiliteitsvisie van de stad?

De herstructurering van de buslijnen komt er niet op vraag van de stad. Hoewel we ons kunnen vinden in bepaalde principes rond basisbereikbaarheid, betreuren we de afbouw van deze dienstverlening.

- Worden er in de toekomst nog verdere wijzigingen verwacht die de bereikbaarheid van bepaalde wijken kunnen verminderen?

Als u doelt op de bereikbaarheid via het openbaar vervoer, kunnen we niet uitsluiten dat er nog wijzigingen komen. Dit hangt echter hoofdzakelijk af van De Lijn, waardoor we hier geen concreet antwoord op kunnen geven.

SV 2025-033 van raadsleden Wouter Vermeersch, Carmen Ryheul en Marniek De Bruyne van 11 april 2025

Vraag:

Beleidsambitie Brio '500 sociale woningen'

In het bestuursakkoord 'Kortrijk met brio - Partituur voor 6 jaar sterk bestuur' dd. 25 november 2024 staat volgende concrete beleidsambitie:

"We zorgen voor 1.000 extra sociale woningen tegen 2040, waarvan 500 sociale woningen tegen 2030 gerealiseerd zijn."

Wij beschikken op basis van onze vragen in de raadscommissies over volgende evolutie van het aantal sociale woningen:

31/12/2018: 3.221 sociale woningen

31/12/2022: 3.435 sociale woningen

1. Kan het stadsbestuur bovenstaande cijfers bevestigen en het aantal sociale woningen weergeven op datum van 31/12/2018, 31/12/2019, 31/12/2020, 31/12/2021, 31/12/2022, 31/12/2023 en 31/12/2024?

2. Kan het stadsbestuur bevestigen wat het startcijfer is om bovenstaande beleidsambitie op te volgen? Bij aanvang van de legislatuur (31/12/2024) waren er ... [graag invullen] sociale woningen in Kortrijk en deelgemeenten.

3. Kan het stadsbestuur bevestigen hoeveel sociale woningen er ondertussen zijn op datum van het beantwoorden van deze schriftelijke vraag?

4. Welke concrete maatregelen zijn reeds genomen of gepland om de beleidsambitie te realiseren? Hoeveel van de geplande 500 extra sociale woningen tegen 2030 zijn momenteel reeds in aanbouw of in voorbereiding? Welke concrete locaties en projecten zijn bekend?

5. Welke tussentijdse doelstellingen of mijlpalen worden vooropgesteld om de voortgang van deze beleidsambitie tijdens de legislatuur te monitoren?

6. Varia:

a) Hoeveel aanvragen of kandidaten stonden er op 31/12/2024 op een wachtlijst voor sociale woningen?

b) Hoe evolueerde de wachttijd voor sociale woningen in de afgelopen legislatuur (2018 - 2024)?

c) Wat is het aandeel van sociale huurwoningen versus sociale koopwoningen in de geplande uitbreidingen?

d) De Vlaamse regering voorziet deze legislatuur in 6 miljard euro voor sociale woningbouw. De Vlaams minister van Wonen wil alle steden en gemeenten op hun verantwoordelijkheid aanspreken. Ze belooft een nieuw bindend sociaal objectief (BSO), dat in 2026 zal ingaan. In het BSO wordt de minimuminspanning vastgelegd die gemeenten moeten doen. Steden en gemeenten die hun deel niet doen, zullen een bijdrage moeten leveren aan de huurpremie voor wie wacht op een sociale woning. Welk deel van de 6 miljard euro wenst het stadsbestuur binnen te halen voor Kortrijk en deelgemeenten? Voldoet het stadsbestuur van Kortrijk aan de minimuminspanning of riskeert Kortrijk gesanctioneerd te worden door de Vlaams minister van Wonen?

Antwoord:

1. Kan het stadsbestuur bovenstaande cijfers bevestigen en het aantal sociale woningen weergeven op datum van 31/12/2018, 31/12/2019, 31/12/2020, 31/12/2021, 31/12/2022, 31/12/2023 en 31/12/2024?

Aantal sociale woningen op 31/12	
2018	3221
2019	3272
2020	3303
2021	3436
2022	3435
2023	3379
2024	3349

Dit netto cijfer is eerder statisch en geeft niet weer hoeveel grootschalige vernieuwingsprojecten erachter schuilgaan. Gedurende deze jaren werden grote aantallen woningen gesloopt en herbouwd, werden structureel leegstaande woningen gerenoveerd en terug in gebruik genomen,... Naast een oefening van groei, wordt bij SW+ ook aan een kwaliteitsverbetering van hun patrimonium gewerkt zodat het toekomstbestendig is en er minder structurele leegstand is.

2. Kan het stadsbestuur bevestigen wat het startcijfer is om bovenstaande beleidsambitie op te volgen?

Bij aanvang van de legislatuur (31/12/2024) waren er ... [graag invullen] sociale woningen in Kortrijk en deelgemeenten.

Bij aanvang van de legislatuur op 31/12/2024 waren er **3349** sociale woningen in Kortrijk en deelgemeenten.

3. Kan het stadsbestuur bevestigen hoeveel sociale woningen er ondertussen zijn op datum van het beantwoorden van deze schriftelijke vraag?

Op 1 april 2025 waren er **3424** sociale woningen in Kortrijk.
(Blauwe Poort fase 1 en Heule Zuidstraat fase 3 opgeleverd)

4. Welke concrete maatregelen zijn reeds genomen of gepland om de beleidsambitie te realiseren? Hoeveel van de geplande 500 extra sociale woningen tegen 2030 zijn momenteel reeds in aanbouw of in voorbereiding? Welke concrete locaties en projecten zijn bekend?

In de lopende projecten en projecten in voorbereiding zullen 314 sociale woningen worden afgebroken of leegemaakt en worden 635 nieuwe sociale woningen gebouwd. Dit zorgt voor een netto groei van het eigen patrimonium met 321 woningen.

Daarnaast is in de huidige samenwerkingsovereenkomst tussen de stad en SW+ een jaarlijkse groei voorzien van het privaat ingehuurd patrimonium met 40 units/jaar. Als deze target behaald wordt kan dit in de loop van de legislatuur nog eens 240 extra sociale woningen opleveren. SW+ krijgt hiervoor een toelage van de stad Kortrijk.

Daarnaast treedt op 1 juli 2025 de stedelijke verordening sociaal wonen in voege. Via dit instrument zorgen we ervoor dat bij alle projecten vanaf een bepaalde schaal een percentage wordt toegeleid naar SW+ voor sociale huur. De hoeveelheid sociale woningen die hieruit voort zullen komen is afhankelijk van het aantal omgevingsvergunningen en hun omvang.

Oplevering in deze legislatuur
Blauwe Poort Fase 1a (ingebruikname)
Nieuw Kortrijk Fase 2 - GGW
Kapel ter Bedehof Fase 2

Nieuw Kortrijk Fase 2 - MGW
Meensepoort
Lange Munte Fase 2
Sionwijk
Meensesteenweg 312
Blauwe Poort Fase 2
Zuidstraat fase 3 (Draaibankstraat)
Nieuw Kortrijk Fase 3 -GGW
Nieuw Kortrijk Fase 3 - MGW
Lange Munte Fase 2
Plein 2-4
Zypteland
Kersouwpad Fase 2
Masurestraat
Tinekenslaan -René Declercq- St-Joblaan - Emiel Hullebroecklaan

5. Welke tussentijdse doelstellingen of mijlpalen worden vooropgesteld om de voortgang van deze beleidsambitie tijdens de legislatuur te monitoren?

Het totaal aantal sociale woningen in Kortrijk wordt halfjaarlijks opgevolgd. Ook wordt de evolutie van de structurele leegstand bij SW+ nauw opgevolgd.

Voor de groei van het privaat ingehuurd patrimonium is de vooropgestelde groei van 40 units:jaar vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst. De toelage is deels gebonden aan het behalen van deze target.

6. Varia:

a) Hoeveel aanvragen of kandidaten stonden er op 31/12/2024 op een wachtlijst voor sociale woningen?

Het centraal inschrijvingsregister laat niet toe om zicht te krijgen op wie specifiek kiest voor een woning in Kortrijk. Wel kan meegedeeld worden dat momenteel 7777 kandidaten ingeschreven zijn voor een woning in het werkingsgebied van SW+ (Kortrijk-Wevelgem). Daarvan hebben 3082 kandidaten op vandaag een domiciliadres in Kortrijk. Het is mogelijk om als kandidaat-huurder in te schrijven voor verschillende werkingsgebieden.

b) Hoe evolueerde de wachttijd voor sociale woningen in de afgelopen legislatuur (2018 - 2024)?

De wachtlijsten van de verschillende sociale huisvestingsmaatschappijen en sociaal verhuurkantoren werden samengebracht in het Centraal Inschrijvingsregister (CIR) in 2024. Dit zorgt ervoor dat er maar één eengemaakte wachtlijst meer is wat een beter zicht geeft op het aantal unieke kandidaat-huurders en er geen dubbels meer meegeteld worden. Maar om dezelve hebben we momenteel geen accuraat beeld op de evolutie van de wachttijd.

Wel kan meegegeven worden dat de 3082 kandidaten met een domicilieadres in Kortrijk gemiddeld 1396 dagen (3 jaar, 1 maand en 8 dagen) ingeschreven zijn vooraleer ze een woning toegewezen krijgen.

c) Wat is het aandeel van sociale huurwoningen versus sociale koopwoningen in de geplande uitbreidingen?

In de geplande projecten worden in Kortrijk geen sociale koopwoningen voorzien. Er wordt volledig ingezet op sociale huurwoningen.

d) De Vlaamse regering voorziet deze legislatuur in 6 miljard euro voor sociale woningbouw. De Vlaams minister van Wonen wil alle steden en gemeenten op hun verantwoordelijkheid aanspreken. Ze belooft een nieuw bindend sociaal objectief (BSO), dat in 2026 zal ingaan. In het BSO wordt de minimuminspanning vastgelegd die gemeenten moeten doen. Steden en gemeenten die hun deel niet doen, zullen een bijdrage moeten leveren aan de huurpremie voor wie wacht op een sociale woning. Welk deel van de 6 miljard euro wenst het stadsbestuur binnen te halen voor Kortrijk en deelgemeenten? Voldoet het stadsbestuur van Kortrijk aan de minimuminspanning of riskeert Kortrijk gesanctioneerd te worden door de Vlaams minister van Wonen?

Kortrijk voldoet aan het huidig bindend sociaal objectief en zit er zelfs een stuk over. Volgens de laatste voortgangstoets van Wonen in Vlaanderen (31/12/2023) heeft Kortrijk 227,75% van haar BSO gerealiseerd. Als men rekening houdt met de gerealiseerde en geplande projecten is dat zelfs 337,80%. Er is nog niet veel info gekend over het nieuw BSO, maar er wordt verwacht dat dit voor Kortrijk geen problemen zal opleveren.

SV 2025-034 van raadslid Wouter Vermeersch van 22 april 2025

Vraag:

Beleidsambitie Brio 'minstens 50 budgethuurwoningen'

In het bestuursakkoord 'Kortrijk met brio - Partituur voor 6 jaar sterk bestuur' dd. 25 november 2024 staat volgende concrete beleidsambitie:

"We creëren minstens 50 budgethuurwoningen tegen 2030 via het marktverhuurkantoor Kokon".

Kokon bestaat al sinds 2017, toen nog onder de naam Marktverhuurkantoor Kortrijk vzw.

1. Kan het stadsbestuur het aantal budgethuurwoningen weergeven op datum van 31/12/2018, 31/12/2019, 31/12/2020, 31/12/2021, 31/12/2022, 31/12/2023 en 31/12/2024?
2. Kan het stadsbestuur bevestigen wat het startcijfer is om bovenstaande beleidsambitie op te volgen? Bij aanvang van de legislatuur (31/12/2024) waren er ... [graag invullen] budgethuurwoningen via het marktverhuurkantoor Kokon.
3. Kan het stadsbestuur bevestigen hoeveel budgethuurwoningen er ondertussen zijn op datum van het beantwoorden van deze schriftelijke vraag?
4. Welke concrete maatregelen zijn reeds genomen of gepland om de beleidsambitie te realiseren? Hoeveel van de geplande 50 budgethuurwoningen tegen 2030 zijn momenteel reeds in voorbereiding bij Kokon? Welke concrete locaties en projecten zijn bekend?
5. Welke tussentijdse doelstellingen of mijlpalen worden vooropgesteld om de voortgang van deze beleidsambitie tijdens de legislatuur te monitoren?
6. Varia:
 - a) Hoeveel aanvragen of kandidaten stonden er op 31/12/2024 op een wachtlijst voor budgethuurwoningen?
 - b) Hoe evolueert de wachttijd voor budgethuurwoningen in de afgelopen legislatuur (2018 - 2024)?
 - c) Is het de bedoeling dat gebruikers op termijn de budgethuurwoning kunnen kopen? Zo ja, wat is het aandeel van budgethuurwoningen versus budgetkoopwoningen in de geplande uitbreidingen?

Antwoord:

1. Kan het stadsbestuur het aantal budgethuurwoningen weergeven op datum van 31/12/2018, 31/12/2019, 31/12/2020, 31/12/2021, 31/12/2022, 31/12/2023 en 31/12/2024?

aantal budgetwoningen op 31/12	
2018	16
2019	44
2020	51
2021	56
2022	56
2023	56
2024	64

2. Kan het stadsbestuur bevestigen wat het startcijfer is om bovenstaande beleidsambitie op te volgen? Bij aanvang van de legislatuur (31/12/2024) waren er ... [graag invullen] budgethuurwoningen via het marktverhuurkantoor Kokon.

Bij aanvang van de legislatuur (31/12/2024) waren er 64 budgethuurwoningen via het betaalbaar verhuurkantoor Kokon.

3. Kan het stadsbestuur bevestigen hoeveel budgethuurwoningen er ondertussen zijn op datum van het beantwoorden van deze schriftelijke vraag?

Op 01/04/2025 waren er 68 woningen in huur via Kokon.

4. Welke concrete maatregelen zijn reeds genomen of gepland om de beleidsambitie te realiseren? Hoeveel van de geplande 50 budgethuurwoningen tegen 2030 zijn momenteel reeds in voorbereiding bij Kokon? Welke concrete locaties en projecten zijn bekend?

Kokon werkt als volgt: het neemt woningen in huur op de private huurmarkt en verhuurt die onder aan mensen op haar wachtlijst. Kokon realiseert dus zelf geen projecten (zoals bv. SW+ wel doet) en heeft om die reden ook geen langetermijnplanning van projecten.

Kokon moet steeds snel kunnen reageren op opportuniteiten en vragen van private eigenaars en ontwikkelaars. Om die nog beter te bereiken werd in 2024 een communicatiecampagne opgezet met positieve resultaten.

Volgende panden zullen naar verwachting in de loop van 2025 nog in huur genomen worden: **10**

- Tuinstraat – Nieuwstraat : 8 nieuwbouwwoningen - huurcontracten reeds ondertekend, gaan in op 1 juli 2025
- Veldstraat: woning - huurcontract gaat in op 1 juli 2025
- Deerlijksestraat: appartement - intentieovereenkomst getekend door de eigenaar, verbeteringswerken in uitvoering

Voor 4 andere woongelegenheden lopen positieve besprekingen.

5. Welke tussentijdse doelstellingen of mijlpalen worden vooropgesteld om de voortgang van deze beleidsambitie tijdens de legislatuur te monitoren?

Er werd vooropgesteld om de voorziene groei te realiseren aan een tempo van 10 woningen/jaar. Deze groei wordt jaarlijks gemonitord.

6. Varia:

a) Hoeveel aanvragen of kandidaten stonden er op 31/12/2024 op een wachtlijst voor budgethuurwoningen?

Op 31/12/2024 stonden 330 kandidaat-huurders ingeschreven op de wachtlijst bij Kokon.

b) Hoe evolueert de wachttijd voor budgethuurwoningen in de afgelopen legislatuur (2018 - 2024)?

Het is niet mogelijk hierover te rapporteren. Gezien de beperkte schaal van de werking en verschillende wijzigingen aan de organisatie en rechtsvorm zijn deze gegevens, zeker uit de eerste jaren, niet meer toegankelijk.

Wel kan meegegeven worden dat op vandaag de meeste kandidaat-huurders binnen het jaar een budgethuurwoning aangeboden krijgen. Hoe groter het gezin, hoe langer de wachttijd echter oploopt.

c) Is het de bedoeling dat gebruikers op termijn de budgethuurwoning kunnen kopen? Zo ja, wat is het aandeel van budgethuurwoningen versus budgetkoopwoningen in de geplande uitbreidingen?

Het is in de huidige werking niet voorzien om de woningen te kunnen aankopen. Kokon is immers zelf geen eigenaar van de panden, maar huurt deze op de private markt in met huurcontracten van 9 of uitzonderlijk 18 jaar.

Ideeën om op termijn de werking uit te breiden met huurkoopformules werden wel al besproken en zijn voer voor verder onderzoek.

SV 2025-035 van raadslid Carmen Ryheul van 24 april 2025

Vraag:

Overtredingen vastgesteld door de camera aan de knip in Bissegem

Met de komst van de nieuwe Leiebrug tussen Marke en Bissegem, in juni 2023, maakte het stadsbestuur van Kortrijk van de Drikerkenstraat een eenrichtingsstraat. Verkeer dat vanuit Marke komt, kon niet meer doorrijden tot in Bissegem en moesten via de R8 in Bissegem geraken.

Eind november 2023 werd een ANPR-camera geplaatst om overtredingen vast te stellen. Een boete bedroeg 174 euro. Bij zwaardere overtredingen werd een proces-verbaal opgemaakt dat naar het parket werd gestuurd en waardoor de bestuurder een nog zwaardere boete en rijverbod opgelegd kreeg.

Graag vernemen we

1. Hoeveel overtredingen de ANPR-camera heeft vastgesteld.
2. Bij hoeveel zwaardere overtredingen een PV werd opgemaakt.
3. Op welke dag werden de laatste overtredingen beboet?
4. Wat was de kostprijs voor de installatie van die ANPR-camera en wat zal de bestemming van deze ANPR-camera worden nu de knip verdwenen is.

Antwoord:

antwoord op deelvraag 4:

Wat was de kostprijs voor de installatie van die ANPR-camera en wat zal de bestemming van deze ANPR-camera worden nu de knip verdwenen is?

- a. De Kostprijs
De kostprijs van de installatie van de ANPR Camera bedroeg 16.662,54 euro excl BTW.
- b. Herbestemming?
De ANPR camera wordt mee opgenomen in de lopende vervangingen van oudere ANPR camera's. Het is niet 100% uitgeklaard welke oudere camera deze zal vervangen.

De antwoorden op deelvragen 1 tot 3 worden in een later bulletin opgenomen.

SV 2025-036 van raadslid Carmen Ryheul van 6 mei 2025**Vraag:****Naar een beter fietsbeleid**

Een goed onderbouwd fietsbeleid met de nodige aandacht voor onder meer problemen en gevaren vraagt veel tijd. Om dit proces makkelijker te maken en inspiratie aan te reiken over de sterktes en zwaktes van het lokaal fietsbeleid stelde Fietsberaad Vlaanderen een vragenlijst op. Hiermee kunnen lokale besturen het beleid evalueren en suggesties krijgen voor verbeteringen. Deze vragenlijst, de Quick Scan 2.0, is bovendien gratis en vraagt een minimum aan personeelsinzet: fietsberaad.be/quick-scan-fietsbeleid.

Kortom: een zeer geringe investering die grote impact kan hebben op de veiligheid van de fietsers.

Vragen:

- Heeft onze stad de Quick Scan 2.0 van Fietsberaad Vlaanderen al ingevuld? Zo ja, welke resultaten kwamen hieruit naar voren? Zo nee, waarom niet en zal men dit alsnog doen? Zo niet, waarom niet?
- Welke andere bronnen worden gebruikt om het fietsbeleid vorm te geven?

Antwoord:**1. Quick Scan 2.0**

In kader van de diverse fietsstad wedstrijden heeft Kortrijk onder het vorig bestuur al meermaals de quickscan ingevuld, én de titel fietsstad behaald. *De laatste versie dateert van 2023 ter voorbereiding van fietsstad 2024. Kortrijk haalde toen opnieuw een nominatie in de wacht. Gent, Boechout en Dilsen-Stokkem krijgen prijs voor beste fietsbeleid | VRT NWS: nieuws*

2. Bronnen fietsbeleid

Kortrijk gebruikt al jaren diverse data om het mobiliteitsbeleid en dus ook fietsbeleid te staven.

Eén ervan is de publiek toegankelijk info via [Verkeersanalyses](#) | Kortrijk.

Momenteel wordt er gewerkt aan de integratie van de diverse databronnen in 1 toegankelijke omgeving: [D4A - Interreg NSR](#) | Kortrijk (ontwikkeling van een digitaal uitwisselings- en opleidingsplatform).

- Open source data
- Fietsroutenetwerk (zowel fietssnelwegen, bovenlokaal en lokaal)
- Ongevallen
- Fietsteldata uit de regio
- Andere teldata (autotellingen)
- ...

SV 2025-037 van raadslid Wouter Vermeersch van 7 mei 2025**Vraag:****Artificiële intelligentie bij het Kortrijkse bestuur**

Artificiële intelligentie (AI) wordt steeds vaker ingezet om administratieve processen efficiënter te laten verlopen, kosten te besparen en de dienstverlening aan burgers te verbeteren. Ook binnen lokale besturen bestaan er tal van mogelijkheden, zoals het gebruik van AI voor automatische verwerking van aanvragen, digitale loketten, verkeerscontrole, handhaving en burgerparticipatie.

1. Wordt er momenteel binnen onze stad gebruik gemaakt van artificiële intelligentie (AI)? Zo ja, binnen welke diensten en op welke manier
2. Zijn er concrete plannen of lopende projecten waarin AI wordt geïmplementeerd om administratieve processen te optimaliseren en kosten te besparen? Zo ja, dewelke?
3. Overweegt de stad AI-technologieën in te zetten om het werk van ambtenaren efficiënter te maken? Worden er al toepassingen gebruikt voor repetitieve taken, zoals dossierverwerking of dataanalyse?
4. Wordt AI overwogen voor toepassingen binnen handhaving en veiligheid? Zo ja, op welke manier?

5. Heeft het stadsbestuur een strategie of beleidsplan opgesteld voor de implementatie en het verantwoord gebruik van AI binnen de werking van de stad? Zo ja, welke doelstellingen worden daarbij vooropgesteld en op welke termijn? Zo nee, zal het stadsbestuur hiervan nog werk maken? Wat is dan de timing hiervan?

2/2 Grote Markt 54 – 8500 Kortrijk
communicatie@kortrijk.be

6. Maakt onze stad gebruik van de ondersteuning en expertise van het Vlaamse AI Expertisecentrum of van de richtlijnen die Digitaal Vlaanderen en het Agentschap Binnenlands Bestuur (ABB) hebben opgesteld voor AI-toepassingen binnen lokale besturen? Zo ja, op welke manier? Zo nee, is er de intentie om dit te doen

Antwoord:

Artificiële intelligentie (AI) wordt steeds vaker ingezet om administratieve processen efficiënter te laten verlopen, kosten te besparen en de dienstverlening aan burgers te verbeteren. Ook binnen lokale besturen bestaan er tal van mogelijkheden, zoals het gebruik van AI voor automatische verwerking van aanvragen, digitale loketten, verkeerscontrole, handhaving en burgerparticipatie.

1. Wordt er momenteel binnen onze stad gebruik gemaakt van artificiële intelligentie (AI)? Zo ja, binnen welke diensten en op welke manier

Bij de virtuele assistent wordt er intensief gebruik gemaakt van AI. De assistent kan een conversatie voeren met de gebruiker en antwoorden bezorgen op basis van de informatie op de website van Kortrijk.be. De assistent is ook in staat om een melding te maken bij 1777 voor een gebruiker. Ook de zoekresultaten op Kortrijk.be worden gerangschikt op basis van artificiële intelligentie.

2. Zijn er concrete plannen of lopende projecten waarin AI wordt geïmplementeerd om administratieve processen te optimaliseren en kosten te besparen? Zo ja, dewelke?

Eind 2024 en begin 2025 hebben we het gebruik van generatieve AI, meer bepaald Copilot onderzocht en een aantal medewerkers stadsbreed er kennis mee laten maken. Hier ligt de focus vooral op generatieve AI: samenvatten van teksten, opmaken van verslagen, to do lijsten, opmaken van nieuwe teksten en het herschrijven van teksten.

Dit was vooral een kennismakings- en onderzoeksfase. Daarbij konden de medewerkers zelf reflectie maken en feedback geven wat de impact is op hun taken. In een volgende stap bekijken we wat mogelijke concrete projecten zijn voor de ontwikkeling van gespecialiseerd AI-assistenten (Agents) en de verdere implementatie van Copilot op basis van de feedback die we verzamelen.

3. Overweegt de stad AI-technologieën in te zetten om het werk van ambtenaren efficiënter te maken? Worden er al toepassingen gebruikt voor repetitieve taken, zoals dossierverwerking of data-analyse?

De mogelijkheden van AI-technologie zijn volop in onderzoek.

AI wordt op dit moment nog niet systematisch gebruikt. De standaard versie van Copilot (inbegrepen in de Microsoft 365 licentie en laat enkel toe info van het internet te halen) is voor alle medewerkers beschikbaar en wordt vooral gebruikt voor het opzoeken van informatie en het maken/herschrijven van teksten. De betalende versie met integratie in alle Microsoft 365 toepassingen, is voor een 30-tal medewerkers beschikbaar en laat meer mogelijkheden toe, zoals het opzoeken en analyseren van documenten in de eigen werkomgeving en het genereren van notities bij Teamsoverlegmomenten.

Het wordt op dit moment niet systematisch gebruikt voor data-analyse in concrete processen.

4. Wordt AI overwogen voor toepassingen binnen handhaving en veiligheid? Zo ja, op welke manier?

Op dit moment wordt dit niet overwogen, maar ook dit domein kan deel uitmaken van verder onderzoek naar gebruik. (zie antwoord vraag 2)

5. Heeft het stadsbestuur een strategie of beleidsplan opgesteld voor de implementatie en het verantwoord gebruik van AI binnen de werking van de stad? Zo ja, welke doelstellingen worden daarbij vooropgesteld en op welke termijn? Zo nee, zal het stadsbestuur hiervan nog werk maken? Wat is dan de timing hiervan?

De opmaak van strategie en beleidsplan is bezig, daarbij zijn ook de ervaringen feedback van eerdere testen belangrijk (zie antwoord vraag 2). Het is de bedoeling om die in de loop van 2025 af te werken. Momenteel maken we de medewerkers bewust van de mogelijkheden maar wijzen we ook op het verantwoord gebruik ervan.

(Richtlijnen voor het gebruik van generatieve AI)

De EU AI Act, die vanaf februari 2025 van kracht is, legt verschillende verplichtingen op aan bedrijven en organisaties met betrekking tot AI-geletterdheid, waaronder het voorzien van opleiding. Een plan van aanpak hiervan is in opmaak.

6. Maakt onze stad gebruik van de ondersteuning en expertise van het Vlaamse AI Expertisecentrum of van de richtlijnen die Digitaal Vlaanderen en het Agentschap Binnenlands Bestuur (ABB) hebben opgesteld voor AI-toepassingen binnen lokale besturen? Zo ja, op welke manier? Zo nee, is er de intentie om dit te doen?

We maken gebruik van de ondersteuning en expertise van het Vlaamse AI Expertisecentrum en richtlijnen bij het eigen onderzoek, testen die we doen en richtlijnen die in ontwikkeling zijn. Zo werd ook de virtuele assistent (zie antwoord vraag 1) ontwikkeld met (financiële) steun van 'gemeentehuis van de toekomst' van ABB.

De strategie en expertise van Vlaanderen zal mee richtinggevend zijn voor de ontwikkeling van de eigen strategie. We zullen hierbij gebruik maken van het AI Playbook dat Digitaal Vlaanderen ontwikkeld heeft om AI op een gestructureerde, verantwoorde en efficiënte manier te implementeren.

SV 2025-040 van raadslid Wouter Vermeersch van 7 mei 2025
--

Vraag:

Tamil School Kortrijk

Wij ontvingen, in het kader van ons dienstbetoon, bezorgde reacties van burgers omtrent de werking van de Tamil School Kortrijk, die voorkomt op de stadswebsite (<https://www.kortrijk.be/vereniging/tamil-school-kortrijk>) en op zaterdag activiteiten organiseert in het Groeningeheim aan de Passionistenlaan.

De burgers stellen zich vragen bij de aard van de activiteiten die daar plaatsvinden. Hoewel op de website vermeld staat dat het gaat om moedertaalonderwijs en culturele activiteiten, merkt men onder meer op dat er cursussen worden gebruikt die niet in het Nederlands zijn opgesteld en dat er sprake is van een zeer specifieke culturele setting (zoals radicaal-islamitische kledingvoorschriften voor meisjes van soms zeer jonge leeftijd). Dit roept vragen op over hoe deze activiteiten zich verhouden tot het stadsbeleid inzake integratie.

In dat kader zou ik graag volgende punten verduidelijkt zien:

1. Onder welke voorwaarden gebruikt deze vereniging het Groeningeheim?
2. Worden er door de stad subsidies toegekend aan deze vereniging, en zo ja, op welke basis?
3. Is er zicht op de inhoud van de activiteiten die er plaatsvinden, en wordt hierop toezicht gehouden?
4. Hoe verhoudt deze werking zich tot het stedelijk integratiebeleid?

Antwoord:

1. **Onder welke voorwaarden gebruikt deze vereniging het Groeningeheim?**

Als erkende Kortrijkse vereniging. Deze vereniging is erkend sinds 2014 door de Kortrijkse cultuurraad. Het retributiereglement en gebruikersreglement van Kortrijk is voor hen van toepassing net zoals voor alle andere verenigingen.

2. Worden er door de stad subsidies toegekend aan deze vereniging, en zo ja, op welke basis?

Neen, de organisatie is niet erkend als subsidieerbare vereniging.

3. Is er zicht op de inhoud van de activiteiten die er plaatsvinden, en wordt hierop toezicht gehouden?

Ja, jaarlijks wordt een nieuwe aanvraag gedaan voor het gebruik van de infrastructuur. Elke gebruiker staat zelf in voor de organisatie van zijn activiteiten en verklaart zich akkoord met het gebruikersreglement. We kregen nog geen meldingen van deelnemers of andere gebruikers in het gebouw dat er zaken gebeuren die tegenstrijdig zijn met de openbare orde en de goede zeden.

4. Hoe verhoudt deze werking zich tot het stedelijk integratiebeleid?

De organisatie is vanuit het stedelijk integratiebeleid gekend, maar er is geen actieve samenwerking.