

SV 2025-133 van raadslid Wouter Vermeersch van 15 november 2025

Vraag:

IMOG: bijkomende vragen over retributies, warmtenet en verwerking van GFT-afval

In het antwoord van 6 november 2025 op mijn schriftelijke vraag “IMOG en de stijgende kosten van restafval” (SV 2025-035) gaf het stadsbestuur aan dat op de vragen 1 en 2 – met name over (1) de recente verhoging van de retributie op restafval en (2) de financiële onderbouwing en impact van de GV8-sorteerinstallatie – geen antwoord kon worden gegeven “vanuit stad Kortrijk” en dat ik mij hiervoor tot IMOG diende te wenden.

In hetzelfde antwoord wordt gewezen op de verplichting voor intergemeentelijke samenwerkingsverbanden om bestuursdocumenten openbaar te maken, en op artikel 32 van de statuten van IMOG, dat bepaalt dat de gedetailleerde notulen met stemgedrag en de bijbehorende documenten ter inzage liggen van de gemeenteraadsleden op het secretariaat van de aangesloten gemeenten. Tevens wordt aangegeven dat de verslagen van de raden van bestuur en algemene vergaderingen van IMOG aan het college van burgemeester en schepenen worden voorgelegd en intern worden geanalyseerd.

Verder wordt in het antwoord gesteld dat het warmtenet naar Kuurne en Harelbeke bijdraagt tot een betere rendabiliteit van IMOG door verkoop van restwarmte, en dat de Vlaamse overheid aanstuurt op een gefaseerde afbouw van afvalverbrandingscapaciteit. Installaties die restwarmte efficiënt benutten – zoals Mirom Roeselare, “de enige restafvalverbrandingsoven die momenteel geen risico loopt op sluiting” – zouden langer kunnen openblijven. De verdere uitrol van het warmtenet wordt omschreven als “voorlopig even on hold”.

Tegen deze achtergrond rijzen bijkomende vragen over (1) de manier waarop stad Kortrijk, via haar vertegenwoordigers in IMOG, informatie verwerft over tarieven, investeringen en risico’s, (2) de concrete afnemers van restwarmte (waaronder industriële burens zoals Nerva) en de impact daarvan op het sluitingsrisico van verbrandingsinstallaties, en (3) de logistieke en financiële keten van de verwerking van GFT-afval, onder meer wanneer dit via een biogasverwerker (zoals Bio Blue in Ieper) zou verlopen en restproducten mogelijk opnieuw in de verbrandingsoven in Harelbeke worden verwerkt. Ook de rol van eventuele groenestroom-, warmtekracht- of andere milieucertificaten in de kostenstructuur en tarieven verdient verduidelijking.

1. Governance en informatieverwerving via IMOG

1.1. Kunt u aangeven welke Kortrijkse mandatarissen en/of vertegenwoordigers op dit moment zetelen in:

a) de raad van bestuur van IMOG;

b) de algemene vergadering van IMOG;

met vermelding van naam, hoedanigheid (politiek mandaat of externe deskundige) en begin- en einddatum van het mandaat?

1.2. Op welke wijze en met welke frequentie rapporteren deze vertegenwoordigers over de besluiten van de raad van bestuur en de algemene vergadering van IMOG aan het college van burgemeester en schepenen?

1.3. Heeft het stadsbestuur sinds het antwoord op SV 2025-035 via zijn vertegenwoordigers of via inzage in bestuursdocumenten van IMOG bijkomende informatie opgevraagd over:

a) de recente verhoging van de retributie op restafval en de onderliggende kostenstructuur bij IMOG;

b) de financiële onderbouwing (businesscase) en verwachte terugverdientijd van de GV8-sorteerinstallatie?

Zo ja, kunt u deze documenten of een geconsolideerde samenvatting ter beschikking stellen van de gemeenteraad? Zo neen, wat is hiervoor de motivering, gelet op de impact op de Kortrijkse tarieven?

1.4. Kunt u concreet toelichten welke praktische procedure een Kortrijks gemeenteraadslid vandaag moet volgen om inzage te krijgen in:

a) de gedetailleerde notulen van de raden van bestuur en algemene vergaderingen van IMOG, inclusief gedetailleerd stemgedrag;

b) financiële nota’s en businesscases over de GV8-investering, het warmtenet en de GFT-biogasverwerking?

2. Warmtenet, industriële afnemers (waaronder Nerva) en risico op sluiting

2.1. Kunt u een overzicht geven van alle huidige afnemers van restwarmte van IMOG, met per afnemer:

a) de benaming en locatie (met inbegrip van industriële burens zoals Nerva, producent van betonnen gewelven);

b) het type afnemer (residentieel warmtenet, publieke gebouwen, industriële afnemer,...)?

2.2. Kunt u per afnemer uit vraag 2.1 aangeven:

a) het jaarlijks afgenomen volume restwarmte (in MWh of een andere relevante eenheid, laatste beschikbare

jaar);

b) de looptijd van de overeenkomst;

c) de belangrijkste contractuele parameters (minimumafname, prijssysteem, indexatie,...)?

2.3. In uw vorige antwoord werd gesteld dat Mirom Roeselare “de enige restafvalverbrandingsoven is die momenteel geen risico loopt op sluiting” in het kader van de Vlaamse afbouw van afvalverbrandingscapaciteit. Hoe beoordeelt het stadsbestuur, op basis van informatie van IMOG en de Vlaamse overheid, het risico op sluiting of capaciteitsreductie van:

a) de verbrandingsinstallatie van IMOG in Harelbeke;

b) andere installaties waarin IMOG participeert of waarop IMOG operationeel steunt?

2.4. Zijn er binnen IMOG en/of stad Kortrijk reeds scenario's of risico-analyses besproken over de mogelijke gevolgen van de Vlaamse afbouw van afvalverbrandingscapaciteit (tijdshorizon, impact op investeringen, exploitatiekosten, personeelsbeleid en tarieven voor de vennoten)? Zo ja, kunt u deze documenten (desnoods in samengevatte vorm) aan de gemeenteraad bezorgen?

2.5. Op welke manier wordt de verdere (mogelijke) uitrol van het warmtenet naar Kuurne, Harelbeke en Kortrijk meegenomen in deze scenario's, met bijzondere aandacht voor:

a) de geraamde investeringskosten en terugverdientermijn;

b) de afhankelijkheid van een beperkt aantal industriële afnemers;

c) de impact op de rendabiliteit van IMOG en op de tarieven voor Kortrijkse gezinnen?

3. Logistieke keten en verwerking van GFT-afval (biogasroute en restproducten)

3.1. Kunt u, op basis van informatie bij IMOG, de logistieke keten van GFT-afval afkomstig uit Kortrijk gedetailleerd schetsen:

a) vanaf de huis-aan-huisophaling in Kortrijk tot en met de eventuele tijdelijke opslag binnen de infrastructuur van IMOG (bv. in Harelbeke);

b) het eventuele verdere transport naar een biogasverwerker (zoals Bio Blue in Ieper): frequentie, volumes per transport, jaarlijks totaalvolume GFT afkomstig uit Kortrijk;

c) de verwerking van het restproduct (digestaat) na de biogasproductie: blijft dit extern, of keert het terug naar IMOG (bv. Harelbeke) voor verdere verwerking?

3.2. Wordt het restproduct/digestaat van de biogasverwerking momenteel, al dan niet in testfase, samen met ander restafval (zoals restafval uit de GV8-installatie en/of de huis-aan-huisophaling) verbrand in de afvalverbrandingsoven van IMOG in Harelbeke?

a) Zo ja, sinds wanneer, onder welke voorwaarden en binnen welk vergunningskader (proefproject, tijdelijke toelating, definitieve vergunning,...)?

b) Zo nee, wordt een dergelijke verwerking overwogen en welke stappen zijn daarvoor gezet (studies, proefprojecten,...)?

3.3. Welke technische en/of operationele uitdagingen stelt volgens IMOG de verbranding van restafval uit de GV8-installatie (bijvoorbeeld in verband met calorische waarde, vochtgehalte, samenstelling,...), en op welke manier zou het al dan niet bijmengen van restproducten van GFT-biogasverwerking een oplossing kunnen bieden voor deze uitdagingen?

4. Financiële impact en milieucertificaten

4.1. Onder welke contractuele voorwaarden (looptijd, prijs per ton, eventuele minimumvolumes, transportmodaliteiten) wordt GFT-afval van IMOG – en meer specifiek GFT afkomstig uit Kortrijk – verwerkt in een biogasinstallatie (zoals Bio Blue te Ieper)?

4.2. Ontvangt IMOG, rechtstreeks of onrechtstreeks, groenestroomcertificaten, warmtekrachtcertificaten of andere milieucertificaten in verband met:

a) de biogasverwerking van GFT-afval;

b) de benutting van restwarmte via het warmtenet (inclusief levering aan industriële afnemers zoals Nerva)?

Kunt u per type certificaat aangeven:

– het aantal certificaten per jaar (laatste drie beschikbare jaren);

– de gemiddelde gerealiseerde opbrengst per jaar;

– de wijze waarop deze opbrengsten worden verrekend in de tarieven voor restafval en GFT voor de Kortrijkse gezinnen en in de bijdrage van stad Kortrijk als vennoot?

4.3. Hoe beoordeelt het stadsbestuur de totale financiële impact van de zogeheten “GFT-biogasroute”

(inclusief transportkosten, verwerkingskosten, eventuele certificatenopbrengsten en de verwerking/verbranding van restproducten) op:

- a) de globale kostenstructuur van IMOG;
- b) de gemeentelijke bijdrage en de retributies die uiteindelijk aan de Kortrijkzanen worden aangerekend?

Antwoord:

1. Governance en informatieverwerking via IMOG

1.1. Kunt u aangeven welke Kortrijkse mandatarissen en/of vertegenwoordigers op dit moment zetelen in:

a) de raad van bestuur van IMOG;

Samenstelling raad van bestuur: [Imog : Raad van Bestuur](#)

Bestuursmandaten – voordrachten gemeenteraad (e-decision):

- 2025_GR_00019
- 2025_GR_00128

b) de algemene vergadering van IMOG;

Bestuursmandaten – voordrachten gemeenteraad (e-decision):

- 2025_GR_00019

met vermelding van naam, hoedanigheid (politiek mandaat of externe deskundige) en begin- en einddatum van het mandaat?

Zie hierboven.

1.2. Op welke wijze en met welke frequentie rapporteren deze vertegenwoordigers over de besluiten van de raad van bestuur en de algemene vergadering van IMOG aan het college van burgemeester en schepenen?

Intergemeentelijke samenwerkingsverbanden dienen hun bestuursdocumenten openbaar te maken. Het bestuursdecreet van 7 december 2018 en het decreet lokaal bestuur van 22 december 2017 bevatten hiervoor de wettelijke basis. Daarnaast zijn er de statutaire bepalingen van Imog, zie de artikelen 32 en 48 van de statuten.

De goedgekeurde notulen van de bestuursvergaderingen worden door Imog overgemaakt aan het stadsbestuur van Kortrijk. Vervolgens worden de stukken voor aktename geagendeerd op het college van burgemeester en schepenen als bevoegd orgaan.

1.3. Heeft het stadsbestuur sinds het antwoord op SV 2025-035 via zijn vertegenwoordigers of via inzage in bestuursdocumenten van IMOG bijkomende informatie opgevraagd over:

a) de recente verhoging van de retributie op restafval en de onderliggende kostenstructuur bij IMOG;

b) de financiële onderbouwing (businesscase) en verwachte terugverdientijd van de GV8-sorteerinstallatie?

Zo ja, kunt u deze documenten of een geconsolideerde samenvatting ter beschikking stellen van de gemeenteraad? Zo neen, wat is hiervoor de motivering, gelet op de impact op de Kortrijkse tarieven?

De interne financiële procesflow is ingesloten aan de nota's die voor aktename worden voorgelegd aan het college van burgemeester en schepenen. U vindt dit dan ook terug in e-decision. Het betreffende besluit wordt vervolgens overgemaakt aan Imog.

1.4. Kunt u concreet toelichten welke praktische procedure een Kortrijks gemeenteraadslid vandaag moet volgen om inzage te krijgen in:

a) de gedetailleerde notulen van de raden van bestuur en algemene vergaderingen van IMOG, inclusief gedetailleerd stemgedrag;

Gemeenteraadsliden hebben toegang tot de notulen van het college van burgemeester en schepenen via de raadpleegomgeving en e-decision.

De goedgekeurde notulen van het college van burgemeester en schepenen worden bovendien steeds per mail overgemaakt aan de raadsleden.

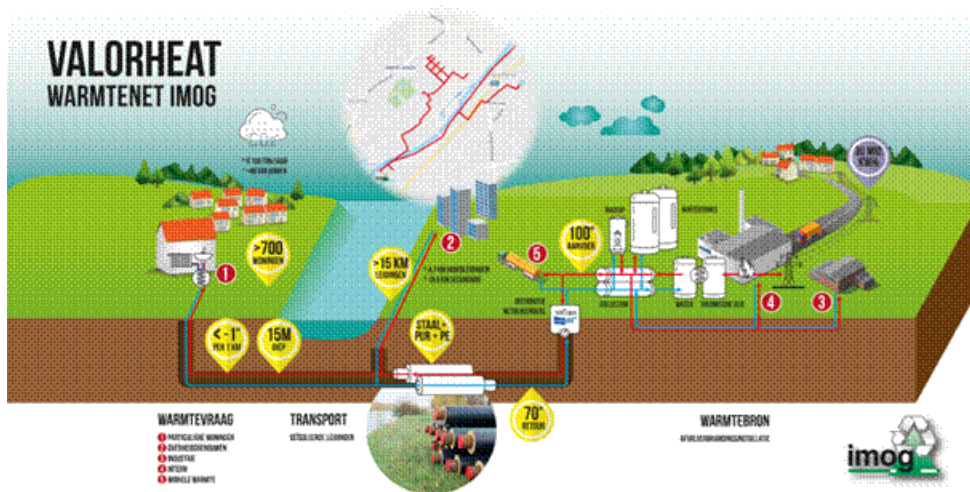
b) financiële nota's en businesscases over de GV8-investering, het warmtenet en de GFT-biogasverwerking?

Als deze deel uitmaken van de agenda van de raad van bestuur/(buitengewone) algemene vergadering dan geldt het antwoord op vraag 1.4 a.

2. Warmtenet, industriële afnemers (waaronder Nerva) en risico op sluiting
2.1. Kunt u een overzicht geven van alle huidige afnemers van restwarmte van IMOG, met per afnemer:

- a) de benaming en locatie (met inbegrip van industriële burens zoals Nerva, producent van betonnen gewelven);
 b) het type afnemer (residentieel warmtenet, publieke gebouwen, industriële afnemer,...)?

IMOG levert restwarmte aan drie netten/afnemers: Nerva (industriële buur, Harelbeke), en via Fluvius aan de warmtenetten van Harelbeke en Kuurne.



Het schema van het Valorheat-net toont de huidige koppelingen en uitbreidingspotentieel richting Kortrijk.

2.2. Kunt u per afnemer uit vraag 2.1 aangeven:

- a) het jaarlijks afgenomen volume restwarmte (in MWh of een andere relevante eenheid, laatste beschikbare jaar);
 b) de looptijd van de overeenkomst;
 c) de belangrijkste contractuele parameters (minimumafname, prijssysteem, indexatie,...)? Voor de warmtenetten van Kuurne en Harelbeke geldt dat Fluvius deze beheert als distributeur en leverancier.

Voor Harelbeke en Kuurne geldt een raamovereenkomst met Fluvius (2015–2040). Het totaal huidig afgeleverd volume restwarmte bedraagt circa 5 GWh/jaar.

De Stad beschikt niet over de detailgegevens.

2.3. In uw vorige antwoord werd gesteld dat Mirom Roeselare “de enige restafvalverbrandingsoven is die momenteel geen risico loopt op sluiting” in het kader van de Vlaamse afbouw van afvalverbrandingscapaciteit. Hoe beoordeelt het stadsbestuur, op basis van informatie van IMOG en de Vlaamse overheid, het risico op sluiting of capaciteitsreductie van:

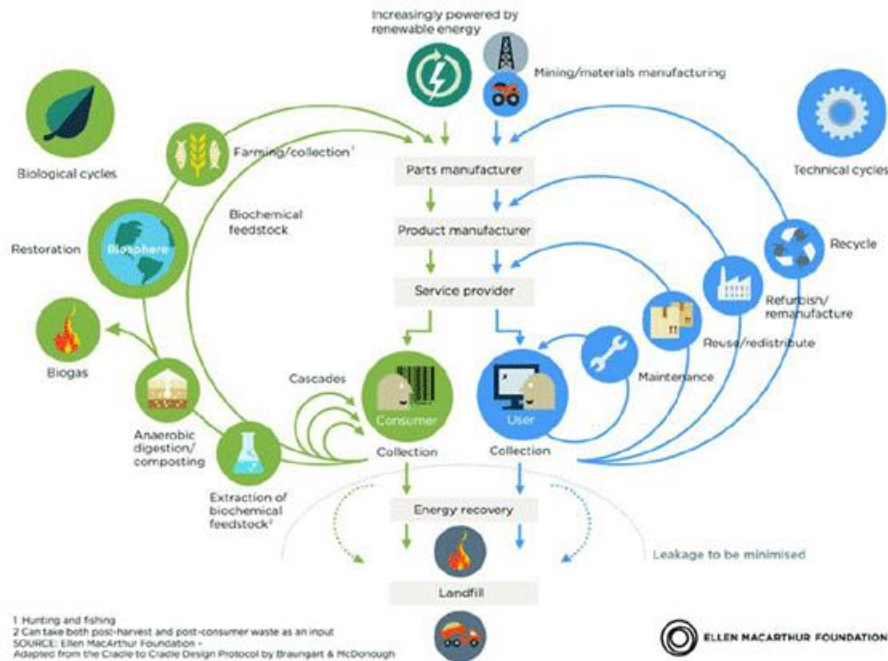
- a) de verbrandingsinstallatie van IMOG in Harelbeke;

De verbrandingsoven van Mirom is de enige in Vlaanderen die over een permanente vergunning beschikt.

IMOG Harelbeke is vergund tot eind 2032. De installatie behoort qua milieu- en energieprestaties tot de beste in Vlaanderen (BBT, natte rookgaswassing, DeNOx en unieke DeDiox) en levert zowel elektriciteit als restwarmte aan warmtenetten. In het door OVAM/VITO op te maken afwegingskader scoort IMOG naar verwachting goed. Het regeerakkoord hanteert het principe dat verbrandingscapaciteit het aanbod volgt; in combinatie met zelfvoorziening en nabijheid wijst dit op blijvende inbedding van IMOG in het Vlaamse afval- en materialenbeleid.

Vlaanderen wil het huishoudelijk restafval verder verminderen, maar afvalverbrandingsovens met warmte-uitkoppeling en hoge energetische ovens hebben de beste vooruitzichten, terwijl oudere ovens zonder warmteafzet kwetsbaarder zijn.

Omdat Imog restwarmte inzet voor warmtenetten en tegelijk elektriciteit produceert, vervult de installatie een duidelijke energie- en klimaatrol. Het energetisch optimaliseren van de oven door bijvoorbeeld extra afname via een warmtenet kan deze positie verder versterken.



Volgens het Ellen MacArthur-model is eindverwerking essentieel om kringlopen te sluiten; zonder verbrandingscapaciteit is er geen volledige circulaire economie.

b) andere installaties waarin IMOG participeert of waarop IMOG operationeel steunt?

IMOG's verbrandingsinstallatie verwerkt naast huishoudelijk residu ook residu van de GV8-sorteerinstallatie, slib van de naburige RWZI en niet-risicohoudend medisch afval uit de regio.

2.4. Zijn er binnen IMOG en/of stad Kortrijk reeds scenario's of risico-analyses besproken over de mogelijke gevolgen van de Vlaamse afbouw van afvalverbrandingscapaciteit (tijdshorizon, impact op investeringen, exploitatiekosten, personeelsbeleid en tarieven voor de vennoten)? Zo ja, kunt u deze documenten (desnoods in samengevatte vorm) aan de gemeenteraad bezorgen?

Er werden met onze diensten geen scenario's of risico-analyses besproken over de mogelijke gevolgen van afbouw van afvalverbrandingscapaciteit.

IMOG volgt het OVAM-afwegingskader en de lopende VITO-studie op; die geven aan dat technieken zoals CO₂-captatie vandaag nog aanzienlijke technische en financiële onzekerheden kennen.

2.5. Op welke manier wordt de verdere (mogelijke) uitrol van het warmtenet naar Kuurne, Harelbeke en Kortrijk meegenomen in deze scenario's, met bijzondere aandacht voor:

De warmtevraag in de regio is groot; het bestaande warmtenet groeit en is uitbreidbaar (Kuurne, Harelbeke; potentieel richting Kortrijk). IMOG levert vandaag circa 5 GWh/jaar aan restwarmte; elektriciteitsproductie bedraagt circa 22 GWh netinjectie en 4,4 GWh intern verbruik. Toekomstige uitrol vraagt nadere investeringsramingen; de economische logica berust op goedkope restwarmte en bijkomende afname, wat de energetische positie van de oven versterkt. Contractuele details en exacte terugverdientijden vergen afstemming met Fluvius/IMOG.

a) de geraamde investeringskosten en terugverdientermijn;

De verdere uitrol van de warmtenetten van Kuurne en Harelbeke vallen buiten de bevoegdheid van het Kortrijkse stadsbestuur. Wij houden in onze eigen energiebedrijf plannen wel rekening met een toekomstige regionale samenwerking of opschaling.

Vlaanderen wil het huishoudelijk restafval verder verminderen, maar afvalverbrandingsovens met warmte-uitkoppeling en hoge energetische hebben de beste vooruitzichten, terwijl oudere ovens zonder warmteafzet kwetsbaarder zijn.

Omdat Imog restwarmte inzet voor warmtenetten en tegelijk elektriciteit produceert, vervult de installatie een duidelijke energie- en klimaatrol. Het energetisch optimaliseren van de oven door bijvoorbeeld extra afname via een warmtenet kan deze positie verder versterken.

De uitkoppeling van de restwarmte van IMOG naar Kortrijk maakt op dit moment geen deel uit van de eerste fase van de investeringsplannen die via het Kortrijkse Energiebedrijf zouden worden gerealiseerd. In de tweede fase wordt wel in de richting van de uitkoppeling van de restwarmte richting Kortrijk gekeken. In het op dit moment niet reëel geachte scenario dat de verbrandingsoven na 2032 zou sluiten zijn er technische alternatieven beschikbaar als warmtebron. De initiële kosten worden echter geoptimaliseerd door gebruik te maken van goedkope restwarmte, wat de businesscase aanzienlijk versterkt. Terugverdientermijn: Door de lage kosten van restwarmte is de terugverdientijd relatief kort in vergelijking met scenario's zonder restwarmte. Dit maakt de uitrol economisch aantrekkelijk. Zelfs bij een (onwaarschijnlijke) sluiting van de verbrandingsoven blijft de infrastructuur bruikbaar. Het netwerk kan worden gekoppeld aan alternatieve duurzame bronnen zoals aquathermie en geothermie.

b) de afhankelijkheid van een beperkt aantal industriële afnemers;

Een te sterke afhankelijkheid van enkele industriële klanten kan een kwetsbaarheid vormen. Daarom wordt diversificatie van het klantenbestand (door uitbreiding naar stadspatrimonium, huishoudens en de tertiaire sector) meegenomen in de uitrolstrategie.

c) de impact op de rendabiliteit van IMOG en op de tarieven voor Kortrijkse gezinnen? Het leveren van restwarmte verhoogt de rendabiliteit van de verbrandingsoven, omdat warmte een extra inkomstenstroom vormt. Dit zou een positieve bijdrage kunnen leveren aan de afvalverwerkingstarieven van Imog.

Goedkope restwarmte benutten draagt bij aan betaalbare energietarieven en ondersteunt de energietransitie.

3. Logistieke keten en verwerking van GFT-afval (biogasroute en restproducten)

3.1. Kunt u, op basis van informatie bij IMOG, de logistieke keten van GFT-afval afkomstig uit Kortrijk gedetailleerd schetsen:

a) vanaf de huis-aan-huisophaling in Kortrijk tot en met de eventuele tijdelijke opslag binnen de infrastructuur van IMOG (bv. in Harelbeke);

Vanaf 1 januari 2026 wordt GFT-afval (groente-, fruit-, klein tuinafval en etensresten) in Kortrijk wekelijks opgehaald met een aparte bruine emmer van 25 liter. Deze ophaling gebeurt met duo-ophaalwagens, die gelijktijdig restafval en GFT/of GF(t)-afval inzamelen in gescheiden compartimenten. De duo-ophaalwagen brengt het GFT-afval direct naar IMOG's sorteer- en overslaglocaties (Harelbeke). Na aankomst wordt het GFT-afval eventueel tijdelijk opgeslagen in overslagzones (zoals hal/stockageruimte) van IMOG voordat het wordt doorgetransporteerd naar de vergistingsinstallatie. Deze tijdelijke opslag is noodzakelijk als tussenfase voor: overgang tussen collectie en vergisting; conditiebeheer (temperatuur/lucht). De overslagplaats voor GF(t)/keukenafval staat in onderdruk via afzuiging verbrandingslucht boven stortbunker/stortplatform. In de vergistingsinstallatie wordt biogas geproduceerd en blijft digestaat over, waarna het GFT-afval nog verder kan worden gecomposteerd en verwerkt.

b) het eventuele verdere transport naar een biogasverwerker (zoals Bio Blue in Ieper): frequentie, volumes per transport, jaarlijks totaalvolume GFT afkomstig uit Kortrijk;

Het verdere transport naar de biogasverwerker wordt uitgevoerd door IMOG. De gunning voor verwerking werd verleend aan Bio Blue in Ieper.

Voor de volumes:

- De gemiddelde hoeveelheid GF(t)/keukenafval per inwoner wordt geschat op **20 kg per jaar**.
- Voor de volledige Imog-regio komt dit neer op ongeveer **5.000 ton per jaar**.
- Voor Stad Kortrijk, met circa **81.000 inwoners**, betekent dit een geschat totaalvolume van **1.620 ton per jaar**.

De frequentie en volumes per transport zijn afhankelijk van de operationele planning van IMOG en de capaciteit van de voertuigen, maar het jaarlijkse totaalvolume voor Kortrijk bedraagt dus ongeveer **1.620 ton**.

c) de verwerking van het restproduct (digestaat) na de biogasproductie: blijft dit extern, of keert het terug naar IMOG (bv. Harelbeke) voor verdere verwerking?

Het digestaat van vergisting keert niet terug naar IMOG Harelbeke voor verdere technische verwerking. Het wordt extern beheerd via gespecialiseerde naverwerkingstechnologieën.

3.2. Wordt het restproduct/digestaat van de biogasverwerking momenteel, al dan niet in testfase, samen met ander restafval (zoals restafval uit de GV8-installatie en/of de huis-aan-huisophaling) verbrand in de afvalverbrandingsoven van IMOG in Harelbeke?

Nee, het digestaat van biogasverwerking — zoals afkomstig van de GF(t)/keukenafvalvergisting of stortgasinstallatie (Valorgas in Moen) — wordt niet bijgemengd met restafval in de verbrandingsovens in Harelbeke.

a) Zo ja, sinds wanneer, onder welke voorwaarden en binnen welk vergunningskader (proefproject, tijdelijke toelating, definitieve vergunning,...)?

N.v.t.

b) Zo nee, wordt een dergelijke verwerking overwogen en welke stappen zijn daarvoor gezet (studies, proefprojecten,...)?

Momenteel is er geen proefproject, tijdelijke toelating of finale vergunning voor het bijmengen of verbranden van digestaat in de oven in Harelbeke. De bestaande verbrandingsinstallatie behandelt uitsluitend huishoudelijk restafval en sorteerstroomrestfractie (GV8-restfractie).

3.3. Welke technische en/of operationele uitdagingen stelt volgens IMOG de verbranding van restafval uit de GV8-installatie (bijvoorbeeld in verband met calorische waarde, vochtgehalte, samenstelling,...), en op welke manier zou het al dan niet bijmengen van restproducten van GFT-biogasverwerking een oplossing kunnen bieden voor deze uitdagingen?

De geïntegreerde site (GV8 naast de oven) vermijdt extra transport; GV8-residustroom is hoog-calorisch en wordt rechtstreeks verbrand. Er zijn geen plannen om digestaat bij te mengen.

4. Financiële impact en milieucertificaten

4.1. Onder welke contractuele voorwaarden (looptijd, prijs per ton, eventuele minimumvolumes, transportmodaliteiten) wordt GFT-afval van IMOG – en meer specifiek GFT afkomstig uit Kortrijk – verwerkt in een biogasinstallatie (zoals Bio Blue te Ieper)?

Er is een overeenkomst van minstens twee jaar met Bio Blue (Ieper); detailvoorwaarden (tarief, minimumvolumes, transport) liggen bij IMOG en kunnen via hen worden bezorgd.

4.2. Ontvangt IMOG, rechtstreeks of onrechtstreeks, groenestroomcertificaten, warmtekrachtcertificaten of andere milieucertificaten in verband met:

a) de biogasverwerking van GFT-afval;

b) de benutting van restwarmte via het warmtenet (inclusief levering aan industriële afnemers zoals Nerva)?

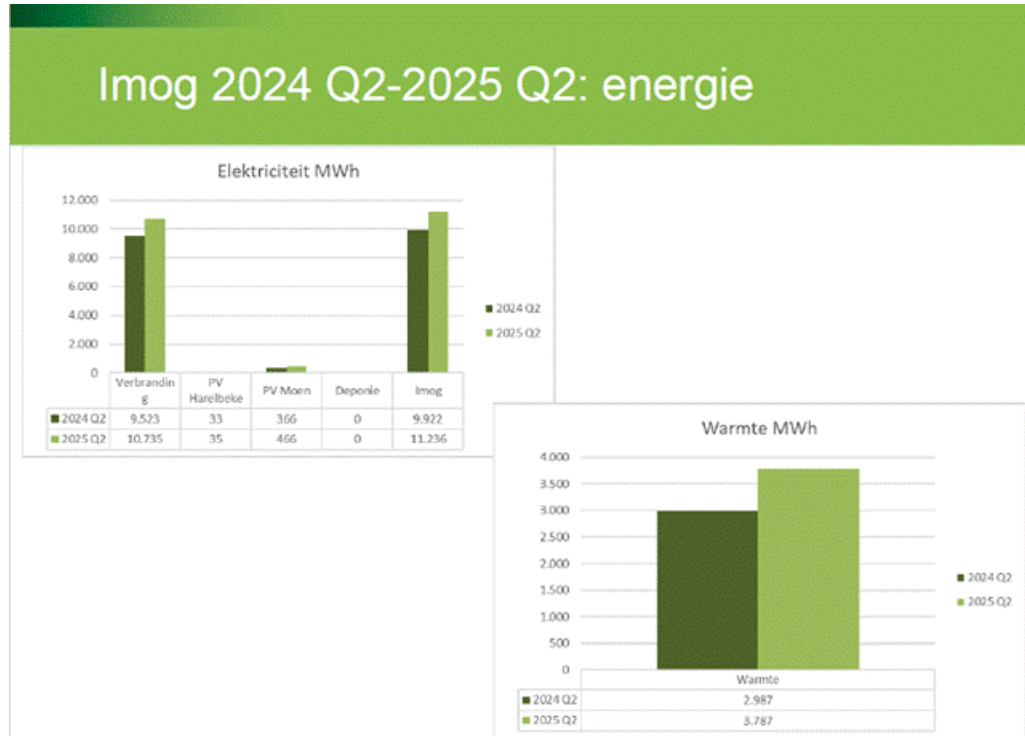
Kunt u per type certificaat aangeven:

– het aantal certificaten per jaar (laatste drie beschikbare jaren);

– de gemiddelde gerealiseerde opbrengst per jaar;

– de wijze waarop deze opbrengsten worden verrekend in de tarieven voor restafval en GFT voor de Kortrijkse gezinnen en in de bijdrage van stad Kortrijk als vennoot?

IMOG produceert jaarlijks ~22 GWh elektriciteit (net) en levert ~5 GWh restwarmte; eventuele GSC/WKC-toekenningen en hun opbrengsten worden door IMOG beheerd. Detailcijfers (laatste 3 jaar) en doorrekening in tarieven vergen inzage in IMOG's financiële documentatie.



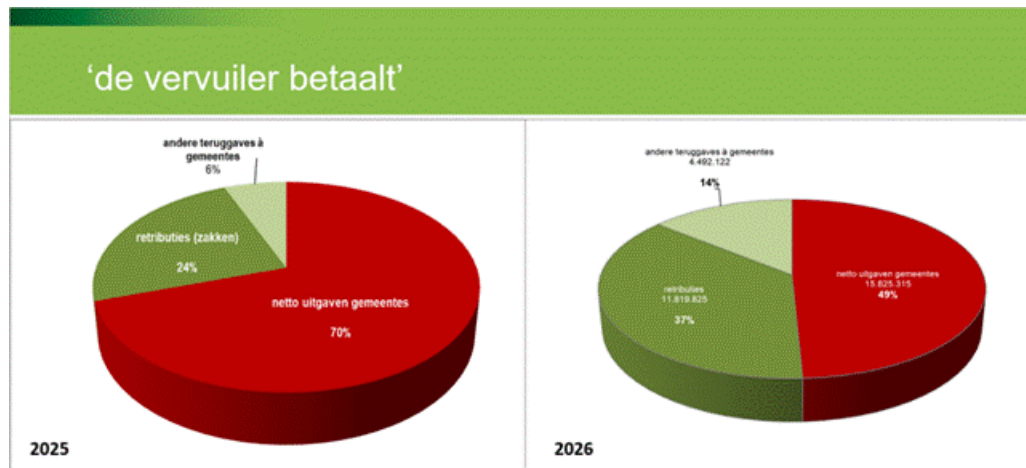
Het energieoverzicht toont de verhouding tussen elektriciteitsproductie en warmtelevering, wat de energetische meerwaarde van IMOG onderstreept.

4.3. Hoe beoordeelt het stadsbestuur de totale financiële impact van de zogeheten “GFT-biogasroute” (inclusief transportkosten, verwerkingskosten, eventuele certificatenopbrengsten en de verwerking/verbranding van restproducten) op:

a) de globale kostenstructuur van IMOG;

b) de gemeentelijke bijdrage en de retributies die uiteindelijk aan de Kortrijkzanen worden aangerekend?

Volgens IMOG is de GF(t)-route (inzameling/overslag/transport/vergisting) duurder dan de klassieke restafvalroute, terwijl de GF(t)-retributie voor gezinnen meer dan half zo laag is als die voor restafval; de retributies dekken dus niet volledig de kosten van inzameling en verwerking. De totale financiële impact op IMOG en de doorwerking in Kortrijkse tarieven vergt detailinzage in IMOG's kosten-opbrengsten en verrekeningsmechanismen.



Het principe 'de vervuiler betaalt' blijft richtinggevend, ook al dekken retributies niet volledig de kosten van inzameling en verwerking.

Extra duiding te vinden via bijlage 2025.12.17 Antwoord Imog – Johan Bonnier

SV 2025-134 van raadslid Anke Seynaeve van 18 november 2025

Vraag:

Leeflonen binnen het gezin

Vanaf volgend jaar wordt het niet langer mogelijk voor gezinnen om onbeperkt meerdere leeflonen te combineren. Tot nu toe moest bij de beoordeling van het recht op een leefloon enkel rekening worden gehouden met het inkomen of de uitkering van de partner. OCMW's hadden de mogelijkheid om ook de inkomsten van ouders of kinderen mee in rekening te brengen, maar ze waren daar niet toe verplicht. Nu wordt het een verplichting voor iedereen en wordt het aantal gezinsleden waarmee rekening gehouden moet worden nog verder uitgebreid.

1. Hoeveel dossiers staan momenteel open bij het OCMW Kortrijk?
2. Graag een overzicht van het aantal dossiers op vandaag waarbij:
 1. er een combinatie is van (opleg) leefloon gezinslast in combinatie met leefloon samenwonende; In hoeveel van deze dossiers ontvangt de ouder(s) nog een groeipakket?
 2. er een combinatie is van (opleg) leefloon samenwonende;
 3. er een combinatie is van artikel 60. in combinatie met leefloon samenwonende;
3. Bij hoeveel dossiers worden het groeipakket en een leefloon voor een inwonende meerderjarige gecombineerd?
4. Welke monitoring wordt voorzien om te evalueren of de federale maatregel effectief leidt tot meer activering bij leefloners?
5. Hoe en wanneer zullen leefloners geïnformeerd worden over de nieuwe berekening?
6. Wordt een jaarlijkse rapportage voorzien over de impact op activering en de uitgaven?

Antwoord:

1. Hoeveel dossiers staan momenteel open bij het OCMW Kortrijk?

In oktober zijn er 1366 individueel lopende dossiers.

2. Graag een overzicht van het aantal dossiers op vandaag waarbij:

1. er een combinatie is van (opleg) leefloon gezinslast in combinatie met leefloon samenwonende; In hoeveel van deze dossiers ontvangt de ouder(s) nog een groeipakket?

*Er zijn 21 gezinnen waar er combinatie gezinslast en samenwonende is.
In 16 gezinnen ontvangen de ouders bovenop het leefloon nog groeipakket voor inwonende minder- of meerderjarige kinderen.*

2. er een combinatie is van (opleg) leefloon samenwonende;

Er zijn 79 gezinnen waar aan meerdere gezinsleden leefloon samenwonende wordt toegekend (geen gezinslast).

3. er een combinatie is van artikel 60. in combinatie met leefloon samenwonende;

Er zijn 17 gezinnen waar er een gezinslid art.60 uitvoert en één of meerdere andere gezinsleden leefloon samenwonende ontvangt.

3. Bij hoeveel dossiers worden het groeipakket en een leefloon voor een inwonende meerderjarige gecombineerd?

In 63 dossiers zien we een combinatie van groeipakket en minstens 1 inwonende meerderjarige.

4. Welke monitoring wordt voorzien om te evalueren of de federale maatregel effectief leidt tot meer activering bij leefloners?

De federale maatregel zal tot gevolg hebben dat de cumul van leeflonen wordt weggewerkt. Voor wie in het gezin wel nog leefloon krijgt, wordt het traject via het GPMI opgevolgd. We verwachten steeds dat alle meerderjarige gezinsleden maximale inspanningen naar tewerkstelling leveren.

5. Hoe en wanneer zullen leefloners geïnformeerd worden over de nieuwe berekening?

We wachten de modaliteiten af die in het KB gepubliceerd zullen worden. Wel worden verlengingen van lopende dossiers al korter in tijd gezet sinds de minister deze maatregel aankondigde, zodat bij de volgende verlenging deze nieuwe regel meteen zal kunnen worden toegepast.

6. Wordt een jaarlijkse rapportage voorzien over de impact op activering en de uitgaven?

Er is een standaardrapportage over de financiële steun elk semester.

SV 2025-135 van raadslid Carmen Ryheul van 18 november 2025

Vraag:

Implementatie van een 'kindtoets' voor verkeersinrichting en integratie in het nieuwe mobiliteitsplan van Kortrijk

De stad Brugge voerde recent, als eerste stad in Vlaanderen, de Kindtoets Verkeer in, een beleidsinstrument dat elk verkeers- en herinrichtingsproject systematisch toetst aan de leefwereld en veiligheid van kinderen. De toets omvat negen kernprincipes, waaronder veilige en leesbare infrastructuur, snelheidsremming, autoluwe straten, afgescheiden fiets- en wandelpaden, kwalitatieve verlichting, duidelijke oriëntatiepunten, participatie van kinderen en ouders en aandacht voor verkeerseducatie.

Ook in Kortrijk blijft verkeersveiligheid een beleidsprioriteit. In het bestuursakkoord *Kortrijk met Brio* wordt bovendien aangekondigd dat de stad in de eerste twee jaren van de legislatuur een volwaardig nieuw mobiliteitsplan zal uitwerken voor het volledige grondgebied. Dit biedt een duidelijk momentum om te

onderzoeken of – en hoe – een kindtoets kan worden geïntegreerd als verplicht of richtinggevend kader binnen toekomstige mobiliteits- en infrastructuurdossiers.

1. Beschikt de stad vandaag over een soortgelijk instrument of methodiek waarbij verkeers- of (her)inrichtingsprojecten expliciet worden beoordeeld vanuit de mobiliteitsbehoeften en veiligheid van kinderen?
2. Zoniet: is het college bereid te onderzoeken of een kindtoets verkeer, naar het voorbeeld van Brugge, kan worden ontwikkeld voor Kortrijk, en binnen welke termijn?
3. Zal het college dit onderwerp meenemen in het traject naar het nieuwe mobiliteitsplan (2026–2031), en zo ja: op welke manier?
4. Indien een kindtoets wordt ontwikkeld: welke diensten of externe partners worden hierbij betrokken? Welke budgettaire of personele middelen worden voorzien binnen het meerjarenplan?
5. Plant het college een pilootproject (bijvoorbeeld rond schoolomgevingen of belangrijke herinrichtingsdossiers) waarin een kindtoets verkeer kan worden getest vóór de afronding van het mobiliteitsplan?
6. Hoe zal het effect van een eventuele kindtoets worden gemeten, bijvoorbeeld via indicatoren rond verkeersveiligheid, actieve mobiliteit bij kinderen, schoolrouteveiligheid of ongevallencijfers?

Antwoord:

1. Beschikt de stad vandaag over een soortgelijk instrument of methodiek waarbij verkeers- of (her)inrichtingsprojecten expliciet worden beoordeeld vanuit de mobiliteitsbehoeften en veiligheid van kinderen?

Op vandaag hebben we een interne werkwijze met verschillende overlegstructuren, waarbij de staddiensten, die betrokken zijn bij herinrichtingsprojecten en stadsontwikkeling, met elkaar afstemmen. Verkeersveiligheid en de aspecten van de kindnorm (=Vlaamse variant van de Brugse kindtoets) zijn hierbij een belangrijk onderwerp. De principes van de kindnorm passen wij al toe. Zo werden jongeren in 2022 betrokken bij het mobiliteitsbeleid via het traject Jonge Wegweters (<https://jongewegweters.be/kortrijk/>). Kortrijk kent een preventiebeleid bij scholen met o.a. verkeerexamens en informatiecampagnes. Oefenen kunnen de kinderen op autovrije fiets- en wandelroutes, zoals onze 9 heldenroutes (2022). Zwaar verkeer wordt geweerd via ons Werfcharter. In het wijkcirculatieplan (2023) werden de verkeersintensiteiten op de wegen gebruikt om de oversteekbaarheid door kinderen te kunnen toetsen. In die zin zitten de principes van de kindnorm reeds verweven in onze dagelijkse werking.

2. Zoniet: is het college bereid te onderzoeken of een kindtoets verkeer, naar het voorbeeld van Brugge, kan worden ontwikkeld voor Kortrijk, en binnen welke termijn?

Het concept an sich maakt sowieso deel uit van het nieuwe mobiliteitsplan, al spiegelen we dit niet specifiek aan Brugge.

3. Zal het college dit onderwerp meenemen in het traject naar het nieuwe mobiliteitsplan (2026–2031), en zo ja: op welke manier?

Zie antwoord op vraag 2

4. Indien een kindtoets wordt ontwikkeld: welke diensten of externe partners worden hierbij betrokken? Welke budgettaire of personele middelen worden voorzien binnen het meerjarenplan?

Dit wordt integraal opgenomen binnen het mobiliteitsplan.

5. Plant het college een pilootproject (bijvoorbeeld rond schoolomgevingen of belangrijke herinrichtingsdossiers) waarin een kindtoets verkeer kan worden getest vóór de afronding van het mobiliteitsplan?

Dit is reeds gebeurd in het wijkcirculatieplan in 2023. Hierin werden de verkeersintensiteiten gebruikt om de oversteekbaarheid door kinderen te toetsen. Uit deze toets hebben we geleerd dat er meer aspecten dan de verkeersintensiteiten meespelen.

6. Hoe zal het effect van een eventuele kindtoets worden gemeten, bijvoorbeeld via

indicatoren rond verkeersveiligheid, actieve mobiliteit bij kinderen, schoolrouteveiligheid of ongevallencijfers?

Dit zal verder bepaald worden bij de uitwerking binnen de contouren van het mobiliteitsplan.

SV 2025-136 van raadslid Marleen Dierickx van 19 november 2025

Vraag:

Geluidsschermen langs de autosnelwegen en de R8 rond de Stad

We hebben de volgende vragen rond het plaatsen van geluidsschermen door AWV op Kortrijks grondgebied

1. Welke stappen werden er de laatste zes jaar gezet ivm de uitrol van geluids- en windschermen langs de wegen van de Vlaamse overheid waar AWV voor verantwoordelijk is?
2. Waar en hoeveel werden er geplaatst sedert 2000?
3. Wat zijn de plannen voor het plaatsen van schermen tot 2030?

Antwoord:

1. Welke stappen werden er de laatste zes jaar gezet ivm de uitrol van geluids- en windschermen langs de wegen van de Vlaamse overheid waar AWV voor verantwoordelijk is?

Periodieke metingen

Het Agentschap Wegen en Verkeer voert periodiek geluidsmetingen uit langs A- en E-wegen in Vlaanderen. Ook bij meldingen van geluidsoverlast worden er door het Agentschap Wegen en Verkeer geluidsmetingen uitgevoerd.

Zo zijn er op het grondgebied van Kortrijk gedurende de jaren op verschillende plaatsen langs A- en E-wegen metingen uitgevoerd.

GRUP K-R8

De centrale doelstelling van het GRUP K-R8 is om de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost te verbeteren. Ter voorbereiding van het milieuonderzoek zijn er al geluidsmetingen uitgevoerd. Bij het bepalen van de meetpunten is rekening gehouden met de weginfrastructuur die zal aangepakt worden, de nabijheid van bebouwing en locaties waar recent al geluidsmetingen werden uitgevoerd door het Agentschap Wegen en Verkeer.

2. Waar en hoeveel werden er geplaatst sedert 2000?

Langs de A- en E-wegen zijn er de afgelopen jaren enkele initiatieven genomen om de geluidshinder te beperken.

E17: geluidsberm Beeklaan, geluidsscherm Sint Anna – OLV ten Spiegelestraat

A17: geluidsscherm Zusters Lovelingstraat (Populierenhof), Schepenhuisstraat (Rollegem)

R8: Hendrik Dewildestraat

R8-A19: Trompetaansluiting

3. Wat zijn de plannen voor het plaatsen van schermen tot 2030?

Momenteel zijn er geen concrete plannen voor het plaatsen van nieuwe geluidsschermen in Kortrijk.

SV 2025-137 van raadslid Carmen Ryheul van 19 november 2025

Vraag:

Onbetaalde parkeerboetes (update cijfers)

In november 2023 stelde ik reeds een schriftelijke vraag '2023_SV_00108 – Onbetaalde parkeerboetes van buitenlanders', waarop in bijlage een Excel-overzicht werd bezorgd met cijfers tot en met 22/11/2023. Uit dat overzicht bleek onder meer dat er duidelijke verschillen bestaan tussen Belgische en buitenlandse overtreeders, en dat de niet-betalingsratio bij bepaalde nationaliteiten beduidend hoger ligt.

In juli 2024 verscheen in *Het Nieuwsblad* een artikel waaruit blijkt dat de stad in de tweede jaarhelft van 2023 alleen al ruim 51.000 euro misliep aan boetes voor straatparkeren, en dat het totaalbedrag van oninvorderbare bedragen (inclusief GAS-boetes) 87.132 euro bedroeg.

In dat artikel werd ook aangegeven dat het stadsbestuur het merendeel van de onbetaalde boetes toeschrijft aan niet-identificeerbare of buitenlandse nummerplaten, en dat men “er niet echt op rekent die bedragen nog te kunnen innen”.

Gelet op het belang van een correcte en gelijke handhaving van parkeerreglementen, en de budgettaire impact van onbetaalde retributies en boetes, lijkt een actualisatie van de cijfers en een stand van zaken inzake invordering aangewezen.

1. Actualisatie cijfers per jaar en per nationaliteit
Kunt u het Excel-overzicht dat als bijlage werd bezorgd bij het antwoord op schriftelijke vraag 2023_SV_00108 actualiseren tot op het moment van beantwoording?
Graag opnieuw een volledige opsplitsing per jaar sinds 2019, en met dezelfde onderverdeling als destijds, met name:
 1. het totaal aantal uitgeschreven parkeerretributies (en vroegere parkeerbelastingen);
 2. het aantal niet-betaalde retributies/belastingen;
 3. het financieel totaalbedrag van deze niet-betaalde retributies/belastingen;
 4. de ratio niet-betaald (in %);
 5. een opsplitsing volgens nationaliteit van de houder van de nummerplaat (Belgen, Fransen, Nederlanders, andere nationaliteiten).
2. Totaal openstaand bedrag en oninvorderbare posten
 1. Wat is op dit moment het totaal openstaande bedrag aan niet-betaalde parkeerretributies (en vroegere parkeerbelastingen), ongeacht nationaliteit?
 2. Welk deel van dit bedrag wordt momenteel als oninvorderbaar beschouwd. Kunt u dit, opsplitsen per jaar en/of per categorie (bvb. Belgische vs. buitenlandse nummerplaten, niet-identificeerbare platen, enz.)?
3. Dossiers bij gerechtsdeurwaarder of buitenlandse incassopartners
 1. Hoeveel dossiers inzake niet-betaalde parkeerretributies werden sinds 1 januari 2023 overgemaakt aan een gerechtsdeurwaarder of aan een buitenlands incassobureau?
 2. Welk bedrag werd daarvan intussen effectief geïnd (absolute bedragen en, indien mogelijk, ratio in %)?
4. Samenwerkingen en procedures voor buitenlandse boetes
 1. Werden sinds het antwoord op schriftelijke vraag 2023_SV_00108 bijkomende samenwerkingen opgezet of nieuwe procedures ingevoerd om de inning van buitenlandse parkeerretributies te verbeteren (bijvoorbeeld via Europese gegevensuitwisseling, specifieke samenwerkingsakkoorden, nieuwe incassopartners, ...)?
 2. Zo ja, kunt u deze kort toelichten en aangeven welke concrete resultaten hiermee tot nu toe werden bereikt (bv. aantal dossiers, geïnde bedragen, verbeterde inningsratio)?
5. Handhaving t.a.v. recidiverende buitenlandse wanbetalers
 1. Beschikt de stad over cijfers of inschattingen inzake recidiverende buitenlandse wanbetalers (bijvoorbeeld voertuigen/nummers die herhaaldelijk in gebreke blijven te betalen)?
 2. Plant het stadsbestuur om in de toekomst striktere handhavingsmaatregelen te nemen tegen dergelijke recidiverende buitenlandse wanbetalers, zoals het tijdelijk immobiliseren (klem) of wegslepen van voertuigen – naar analogie met praktijken in andere steden?
 3. Zo ja, welke concrete maatregelen worden overwogen en op welke termijn? Zo neen, waarom niet?

Antwoord:

1. Actualisatie cijfers per jaar en per nationaliteit

Kunt u het overzicht dat als bijlage werd bezorgd bij het antwoord op schriftelijke vraag 2023_SV_00108

actualiseren tot op het moment van beantwoording?

Graag opnieuw een volledige opsplitsing per jaar sinds 2019, en met dezelfde onderverdeling als destijds, met name:

1. het totaal aantal uitgeschreven parkeerretributies (en vroegere parkeerbelastingen);
2. het aantal niet-betaalde retributies/belastingen;
3. het financieel totaalbedrag van deze niet-betaalde retributies/belastingen;
4. de ratio niet-betaald (in %);
5. een opsplitsing volgens nationaliteit van de houder van de nummerplaat (Belgen, Fransen, Nederlanders, andere nationaliteiten).

Zie overzicht in bijlage – rij 4 t.e.m. rij 34 + de ratio in rij 43 t.e.m. 49

De cijfers werden geactualiseerd voor de periode 2020 t.e.m. 19/11/2025.

Hoe ouder de cijfers, hoe correcter. De volledige inningsprocedure vraagt immers een zekere doorlooptijd.

2. Totaal openstaand bedrag en oninvorderbare posten

6. Wat is op dit moment het totaal openstaande bedrag aan niet-betaalde parkeerretributies (en vroegere parkeerbelastingen), ongeacht nationaliteit?
7. Welk deel van dit bedrag wordt momenteel als **oninvorderbaar** beschouwd. Kunt u dit, opsplitsen per jaar en/of per categorie (bvb. Belgische vs. buitenlandse nummerplaten, niet-identificeerbare platen, enz.)?

Zie overzicht in bijlage – rij 35

Deze cijfers bevatten eveneens de dossiers die in behandeling zijn via het

gerechtsdeurwaarderskantoor. Hoe ouder de cijfers, hoe correcter. Het bedrag in de recentere jaren zal nog dalen omdat het inningsproces dus nog loopt.

De dossiers met “Andere Nationaliteit” krijgen de status Oninbaar, net als de Belgische, Franse en Nederlandse dossiers die niet kunnen ingevorderd worden via Gerechtsdeurwaarder (a.d.h.v. attest GDW) wegens insolvabiliteit, faillissement...

3. Dossiers bij gerechtsdeurwaarder of buitenlandse incassopartners

8. Hoeveel dossiers inzake niet-betaalde parkeerretributies werden sinds 1 januari 2023 overgemaakt aan een **gerechtsdeurwaarder** of aan een buitenlands incassobureau?
9. Welk bedrag werd daarvan intussen effectief geïnd (absolute bedragen en, indien mogelijk, ratio in %)?

Zie overzicht in bijlage – rijen 52 t.e.m. 55

Ook hier geldt hoe ouder de cijfers, hoe correcter. Het vraagt immers tijd om de inningsprocedure te doorlopen.

4. Samenwerkingen en procedures voor buitenlandse boetes

10. Werden sinds het antwoord op schriftelijke vraag 2023 SV 00108 bijkomende samenwerkingen opgezet of nieuwe procedures ingevoerd om de inning van buitenlandse parkeerretributies te verbeteren (bijvoorbeeld via Europese gegevensuitwisseling, specifieke samenwerkingsakkoorden, nieuwe incassopartners, ...)?
11. Zo ja, kunt u deze kort toelichten en aangeven welke concrete resultaten hiermee tot nu toe werden bereikt (bv. aantal dossiers, geïnde bedragen, verbeterde inningsratio)?

De dwangbevelen van de Nederlandse en Franse overtreeders worden door Stad Kortrijk aan Gerechtsdeurwaarderskantoor Gerhanko overmaakt. Zij versturen in eerste fase zelf een Aanmaning naar de overtreder.

Bij uitblijven van betaling wordt het dossier door Gerhanko overgemaakt aan een buitenlandse partner:

- Voor Frankrijk is dit een Frans gerechtsdeurwaarderskantoor dat via verschillende communicatiekanalen (mail, brief, telefoon, sms, whatsapp) de debiteur probeert te bereiken.

Sinds 2021 -op vraag van Stad Kortrijk- werken we voor de Franse dossiers met een nieuwe partner/gerechtsdeurwaarderskantoor die betere inningsresultaten behaalt.

- Voor Nederlandse dossiers werkt Gerhanko samen met een Nederlands incassobureau.

5. Handhaving t.a.v. recidiverende buitenlandse wanbetalers

12. Beschikt de stad over cijfers of inschattingen inzake recidiverende buitenlandse wanbetalers (bijvoorbeeld voertuigen/nummers die herhaaldelijk in gebreke blijven te betalen)?
13. Plant het stadsbestuur om in de toekomst striktere handhavingsmaatregelen te nemen tegen dergelijke recidiverende buitenlandse wanbetalers, zoals het tijdelijk immobiliseren (klem) of wegslepen van voertuigen – naar analogie met praktijken in andere steden?
14. Zo ja, welke concrete maatregelen worden overwogen en op welke termijn? Zo neen, waarom niet?

Ja, Parko beschikt over de gegevens waaruit de recente recidivisten kunnen bepaald worden. De Stad onderzoekt welke acties er kunnen en mogen genomen worden tegen recidiverende wanbetalers.

SV 2025-138 van raadslid Carmen Ryheul van 21 november 2025

Vraag:

Opvolging handhaving op voorbehouden parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen

1. Hoeveel vaststellingen van foutief parkeren op voorbehouden elektrische parkeerplaatsen werden geregistreerd sinds de effectieve start van de handhaving (opgesplitst per jaar en per type vaststelling: GAS-verslag, onmiddellijke inning, proces-verbaal door politie, ...)?
2. Hoeveel voertuigen bleken volgens de DIV-gegevens niet elektrisch aangedreven, ondanks dat ze op deze voorbehouden plaatsen stonden?
3. Hoeveel vaststellingen konden niet worden beboet wegens technische of administratieve redenen (bv. geen DIV-informatie beschikbaar, foute registratie, softwareproblemen ...)?
4. Werd het handhavingsproces na Q4 2021 verder geoptimaliseerd, en zo ja, op welke wijze (software-updates, extra opleiding parkeerwachters, bijkomende signalisatie ...)?
5. Hoeveel van deze voorbehouden parkeerplaatsen zijn momenteel uitgerust met duidelijke en conform wettelijk voorschrift vereiste signalisatie, en werden hier sinds 2021 nog aanpassingen aan gedaan?
6. Zijn er plannen om deze handhaving uit te breiden of te automatiseren (bv. via scanauto), en zo ja, binnen welke termijn?

Antwoord:

1. **Hoeveel vaststellingen van foutief parkeren op voorbehouden elektrische parkeerplaatsen werden geregistreerd sinds de effectieve start van de handhaving (opgesplitst per jaar en per type vaststelling: GAS-verslag, onmiddellijke inning, proces-verbaal door politie, ...)?**

GAS-vaststellingen op 'parkeren op voorbehouden parkeerplaatsen' worden geverbaliseerd via artikel 70.2.1 - Verkeersborden E-type E9. Daaronder vallen ook andere voorbehouden parkeerplaatsen. De gevraagde gegevens kunnen niet worden aangeleverd omdat deze niet op het gevraagde detailniveau worden bijgehouden.

*We kunnen wel het aantal vaststellingen geven voor **ALLE** E-type E9 borden 2025 tot eind november: 546*

2024: 405

2023: 421

2022: 269

2021: 20

2020: 160

2. **Hoeveel voertuigen bleken volgens de DIV-gegevens niet elektrisch aangedreven, ondanks dat ze op deze voorbehouden plaatsen stonden?**

De GAS boete wordt opgemaakt naar aanleiding of het voertuig is geconnecteerd aan de laadpaal. De handhaving gaat over de connectieplicht. Dit wordt visueel gecontroleerd.

- 3. Hoeveel vaststellingen konden niet worden beboet wegens technische of administratieve redenen (bv. geen DIV-informatie beschikbaar, foute registratie, softwareproblemen ...)?**

Deze info is niet voorhanden op niveau van parkeerplaatsen voorbehouden voor elektrisch laden.

- 4. Werd het handhavingsproces na Q4 2021 verder geoptimaliseerd, en zo ja, op welke wijze (software-updates, extra opleiding parkeerwachters, bijkomende signalisatie ...)?**

Ja. De komst van de scanar zorgde voor een optimalisatie. Als hier een melding uit voortkomt, dan wordt een handhaver gericht ter plaatse gestuurd om de GAS- vaststelling op te maken.

- 5. Hoeveel van deze voorbehouden parkeerplaatsen zijn momenteel uitgerust met duidelijke en conform wettelijk voorschrift vereiste signalisatie, en werden hier sinds 2021 nog aanpassingen aan gedaan?**

Alle parkeerplaatsen zijn conform de wettelijke voorschriften.

- 6. Zijn er plannen om deze handhaving uit te breiden of te automatiseren (bv. via scanauto), en zo ja, binnen welke termijn?**

Nee. De handhaving gebeurt immers al deels via Scanar.

Geachte,

Hierbij mijn antwoord met voorstel om op deze heel belangrijk toekomstvisie rond afvalverbranding in Vlaanderen en de Imog-regio in het bijzonder, de toekomst van afvalverbrandingsinstallaties en die van Imog in het bijzonder en de rol van al dan niet eigen eindverwerking voor de imog regio in de transitie naar circulaire economie en de rol van de Imog-verbrandingsinstallatie bij de energietransitie, wil ik heel graag nader info geven op een uitgebreider manier. (vb. een raadscommissie, een vergadering bij imog voor beleidsverantwoordelijken, ... noem maar op. Immers het is heel moeilijk om zo'n belangrijk beleidsthema voor Imog en voor de regio te beantwoorden en volledig te duiden op zo'n korte termijn (twee dagen).

Imog heeft in Harelbeke een verbrandingsinstallatie voor het verbranden van ca. 65.000 ton/jaar afval die voor bedrijfsafval voldoet aan de bronselectiecriteria van Vlarema 8 en die afkomstig is van het huishoudelijk afval van de imog-regio + Lendeledede uit de IVIO-regio en die afkomstig is uit de hoog calorische residu van de naastgelegen GV8-sorteerinstallatie en slib die afkomstig is van de naburige rioolwaterzuiveringsinstallatie en niet risico-houdend medisch afval die afkomstig is van de ziekenhuizen en verzorgingsinstellingen uit de regio en mogelijks ook residu uit de GFT-vergistinginstallatie. (of dit stemt overeen 85.000 ton/jaar laag calorisch afval zoals imog is vergund)

De installatie is BBT (Best Beschikbare Techniek), voldoet aan de strenge BREF en milieuwetgeving. Meer nog, qua milieuperformantie kan de installatie wedijveren met de beste Europese installaties. De natte rookgaswasinstallatie, katalytische DeNOX en de unieke katalytische DeDiox zorgen er voor dat de emissies bij de laagste zo niet de laagste van de Vlaamse sector zijn.

De installaties op de site in Harelbeke zijn vergund tot eind 2032.

Op dit ogenblik werkt de OVAM in opdracht van de Vlaamse regering aan een afwegingskader die de installaties in staat moet stellen om voor zichzelf een beeld te vormen hoe de installatie er voor de toekomst (nabije, middellange en lange) staat.

Dit afwegingskader kan de vergunningverlener ook helpen bij het adviseren om een omgevingsvergunningsaanvraag te beoordelen.

Vijf aspecten komen aan bod bij dit in opmaak zijnde afwegingskader :

1° Klimaat/Carbon Capture Storage and or Utilisation :

Kantekeningen =>

Gezien er hier nog heel veel kennis op academisch niveau situeert, zet Imog heel sterk in op kennisopbouw in het domein carbon capture. Daarom heeft Imog een doctorandus chemie in dienst genomen voor haar pijler projecten (O&O) die nagenoeg full time hierop inzet ;

Op dit ogenblik staat er één operationele installatie in Nederland die 55.000 ton CO2 capteert. (daarnaast is er een installatie in Zweden en zijn er her en der plannen in Europa en in de wereld die momenteel “on hold” staan) Dit is die afgestemd is voor de totale rookgascapaciteit bij imog (50 % biogeen + 50 % fossiel => dit zou betekenen dat imog een CO2-vanger wordt of bijdraagt naar 50 % minder fossiele CO2-uitstoot.

Uit deze pilootinstallaties leren we ook dat niet de verbrandingscapaciteit bepalend is voor de kostprijs van CO2-captatie, maar wel de hoeveelheid CO2 die gecapteerd en opgeslagen of nuttig gebruikt wordt. Dus een grote installatie heeft geen schaalgroottevoordelen ten aanzien van een installatie als Imog.

Momenteel voert VITO ook een studie voor de OVAM. De recent gepresenteerde eerste conclusies gaven dit ook aan. Tevens geeft VITO aan dat alle technieken nog zeer recent zijn en er nog veel technische en financiële onzekerheden zijn om deze nieuwe verwijderingstechnieken op industriële schaal toe te passen. Deze captatie-installaties zijn heel duur en verbruiken heel veel energie (meer als er op de site geproduceerd kan worden). Met een warmtenet kan er evenwel wat energie gerecupereerd worden (een voordeel voor de imog-installatie ten aanzien van de installatie aangesloten op het stoomnet in een havengebied) Indicatief geeft men aan dat de verwerkingskost maal 2 à maal 3 wordt (200 €/ton zijn heel waarschijnlijke kostprijzen)

2° aanbod afval en 3° energievraag :

Vanuit de OVAM-VITO viewer is er de komende jaren (2030-2050) voldoende aanbod aan brandbaar restafval in de Imog-regio om een verbrandingsinstallatie met de Imog-capaciteit op de huidige site te verantwoorden.

Tevens is de warmtevraag in de regio groot en is er duurzame vraag in de toekomst om een stevig warmtenet (die nog uit te breiden is) te voeden. De verbrandingsinstallatie is een facilitator voor de uitbouw van dit warmtenet. Het warmtenet die gevoed wordt vanuit de verbrandingsinstallatie betekent helemaal geen ‘lock in’ voor de verbrandingsinstallatie.

4° multimodaliteit :

De ligging van de installatie met onmiddellijk toegang aan de Leie is hierin een sterk pluspunt.

5° Milieu- en energieprestaties :

De milieuprestaties van Imog zijn bij de beste van de Vlaamse en zelfs Europese installaties.

De energieprestaties zijn op vandaag hoog. Toch wil Imog hier ook nog verder op optimaliseren.

De geïntegreerde site (verbrandingsinstallatie en Grof Vuil en Bedrijfsafvalsorteerinstallatie) zorgen er voor dat er geen transport meer nodig is om het residu van de sorteerinstallatie tot in de verbrandingsinstallatie te brengen. (geen transport is geen verkeer, is klimaat gunstig, is energiebesparend, ...)

We maken ons dan ook sterk dat Imog goed scoort voor dit afwegingskader.

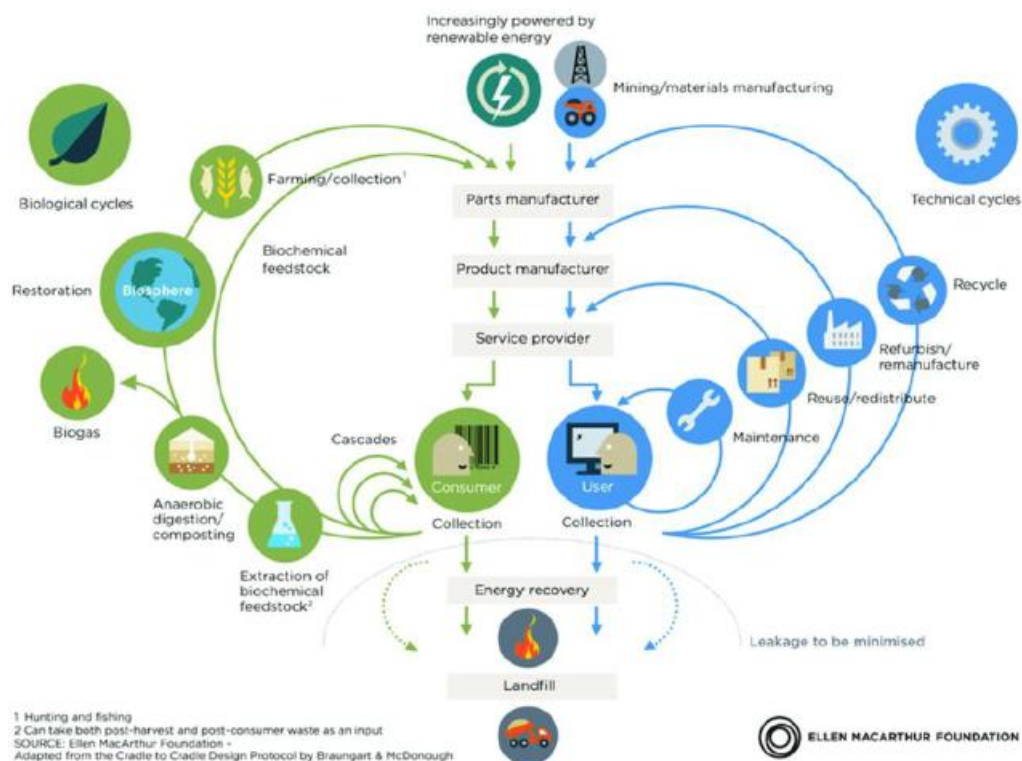
De verstandige en continue investeringen in de verbrandingsinstallatie (die up to date is) uit het verleden zijn al altijd nuttig geweest en zijn een garantie voor een ecologische en economisch afval-/materialen- en energiebeleid in de toekomst

Tevens stelt het regeerakkoord dat de verbrandingscapaciteit het aanbod moet volgen en niet andersom. Of anders gesteld de Vlaamse regering heeft niet de intentie om installatie te sluiten als er voldoende afval is.

Dit alles samen met het zelfvoorzieningsprincipe en het nabijheidsprincipe kan er gesteld worden dat de Imog-installatie nog vele jaren een plaats heeft in het Vlaamse afval- en materialenbeleid. (tenminste nog 25 jaar als we ook de socio-economische aspecten en demografische vooruitzichten in rekening nemen)

Het is dan ook terecht om de vraag eens andersom te stellen : 'Wat als imog en de verbrandingsinstallatie van Imog er niet zou zijn in de toekomst, wat zou dit betekenen voor het lokale afvalbeleid, lokale materialenbeleid, lokale energiebeleid, de kostprijs voor inzamelen, transporteren en verwerken van het afval afkomstig uit de regio, de uitdagingen van de transitie van een recyclage-economie naar een circulaire economie'

Zonder eindverwerking is er geen circulaire economie aldus het Ellen McArthur model van de circulaire economie.



De energie uit dit afval wordt maximaal omgezet in nuttige energie : Elektriciteit en restwarmte die aan het warmtenet geleverd wordt.

Ca. 20 % van de geproduceerde elektriciteit wordt op de site verbruikt (verbrandingsinstallatie, GV8-sorteerinstallatie, kantoren en publieke traag- en snellaadinstallatie, compressie van aardgas tot CNG). (ca. 4.400.000 kWh)

85 % wordt op het net van Fluvius verkocht aan leveranciers (ca. 22.000.000 kWh)

(Als we de stoom van 2 kg afval inzetten kunnen we ca.1 kWh elektriciteit maken of 5 kWh warm water voor het warmtenet)

De restwarmte en op piekmomenten (ochtend en avondspits/i.f.v. seizoensschommelingen => winter-zomerzadelprofiel) ook stoom, die dan niet ingezet wordt om met de turbo-alternatorgroep elektriciteit te produceren, worden ingezet voor het restwarmtenet.

Het net bestaat uit drie delen :

Nerva (betonwerkerij ; buur) vervangt ca. 300.000 liter mazout/jaar of ca. 1.000.000 kWh. Imog is hier producent, distributeur en leverancier van de warmte)

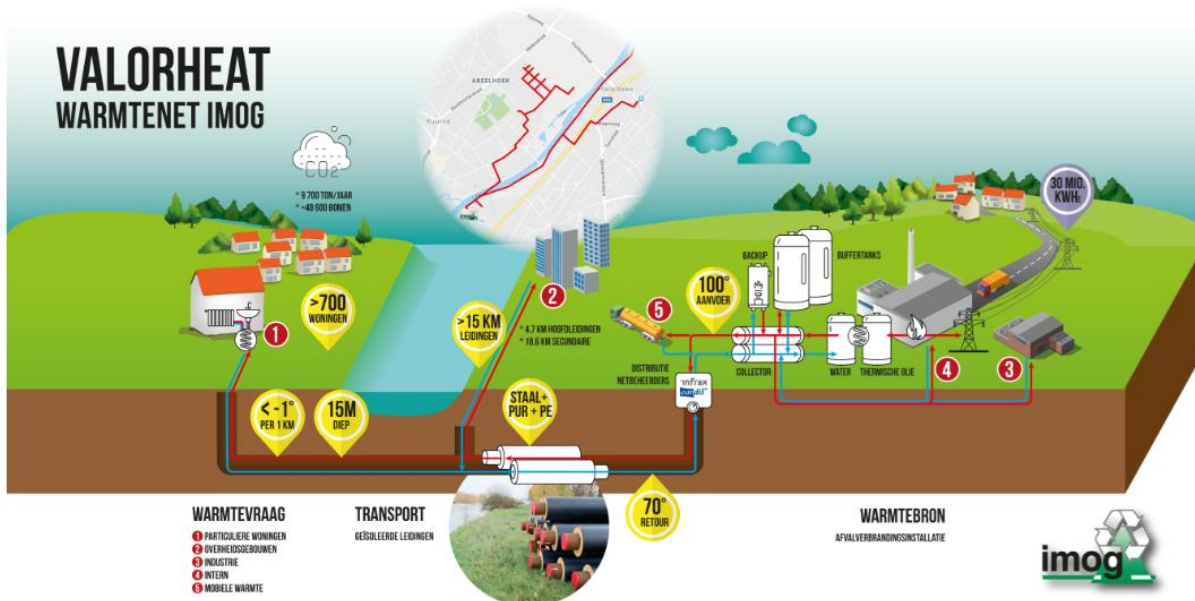
Voormalige Infracwest-warmtenet nu Fluvius (Harelbeke ; overeenkomst 2015-2040). Hier levert Imog warmte aan de perceelsgrens.

Voormalig Eandis-warmtenet nu Fluvius (Kuurne ; overeenkomst 2015-2040). Hier levert Imog warmte aan de perceelsgrens.

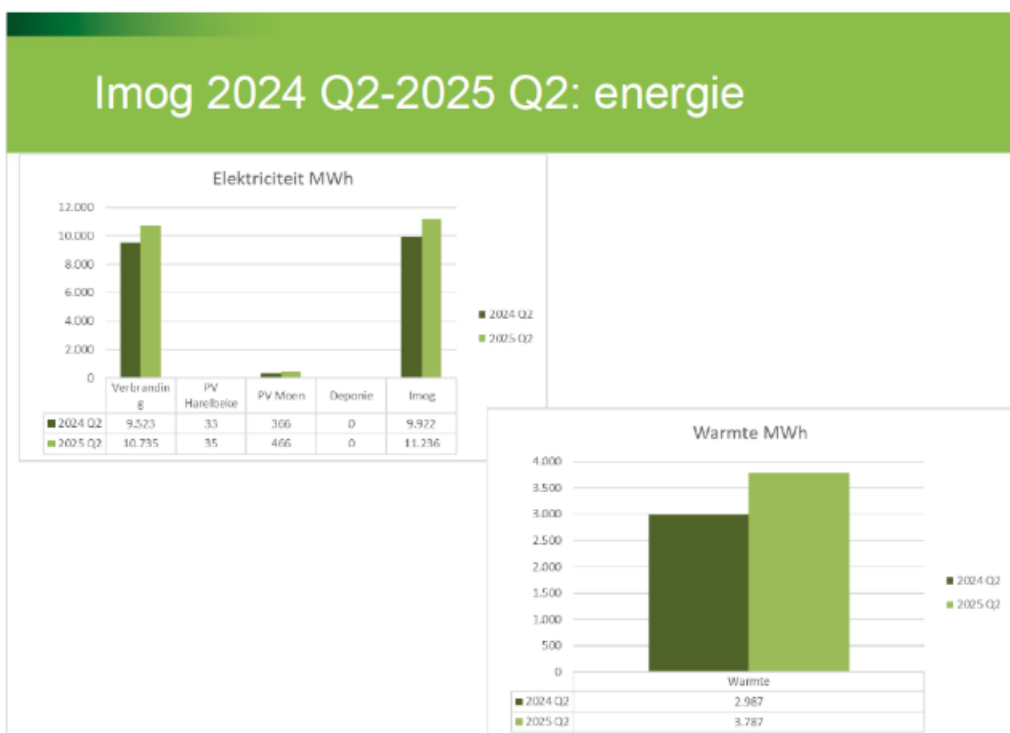
Samen goed voor 5.000.000 kWh op vandaag en kan nog sterk uit te breiden.

Het Fluvius net groeit nog elke dag. Er komen op de aangelegde netten nog aansluitingen bij (De uitrol van een warmtenet neemt tijd : Niet elke verkaveling is even snel ingevuld/niet elke ketel op fossiele brandstof is aan vervanging toe ; confer ook de uitrol van het warmtenet in Roeselare nam meer als 30 jaar in beslag).

Dit net kan nog uitgebreid worden in Harelbeke, Kuurne en mogelijks komen Kortrijk en het Westen van Waregem ook in aanmerking om aan te sluiten op toekomstige uitbreidingen. (Immers de energietransitie waarbij fossiele brandstof voor verwarming vervangen wordt door klimaatvriendelijke bronnen is niet zomaar overal uit te voeren met warmtepompen. Meer nog waar er een restwarmtenet ligt, ligt het meer voor de hand om in te zetten op een restwarmtenet. Het Roeselaarse klimaatbeleid en klimaatplan van deze legislatuur is hier een sprekend voorbeeld van.)



Overzicht van de energieproductie bij Imog :



GFT/keukeninzameling en verwerking :

GF(t)/keukenafval wordt met een duo-ophaalwagen opgehaald bij die gezinnen die vrijwillig intekenden voor de GF(t)/keukenafvalinzameling.

De inzameling wordt vanaf 1/1/2026 uitgerold om invulling te geven aan de EU-verplichting om organisch afval aan huis op te halen aan te bieden aan elke inwoner en om invulling te geven aan het Vlaamse lokaal materiaalplan waarbij de inwoners niet langer GFT in hun restafval mogen gooien.

Duo-inzameling omwille van de voordelen (1 vrachtwagen is ecologisch gunstiger, economisch gunstiger, klimaatvriendelijker en ook mobiliteit en verkeersveiligheid varen er wel bij)

Op de site van Imog-Harelbeke kunnen de inzamelvoertuigen beide fracties lossen (brandbaar restafval en GF(t)/keukenafval. Zo hoeven de inzamelvoertuigen niet gedeeltelijk leeg tussen twee sites te rijden. (vb. van verbrandingsinstallatie naar een vergistingsinstallatie of omgekeerd).

Het brandbaar restafval wordt in de verbrandingsinstallatie verwerkt.

Het GF(t)/keukenafval wordt overgeslagen. De overslagplaats wordt in onderdruk gehouden door verbrandingslucht af te zuigen boven stortbunker en stortplatform. Een opportuniteit door op dezelfde plaats een verbrandingsinstallatie te hebben.

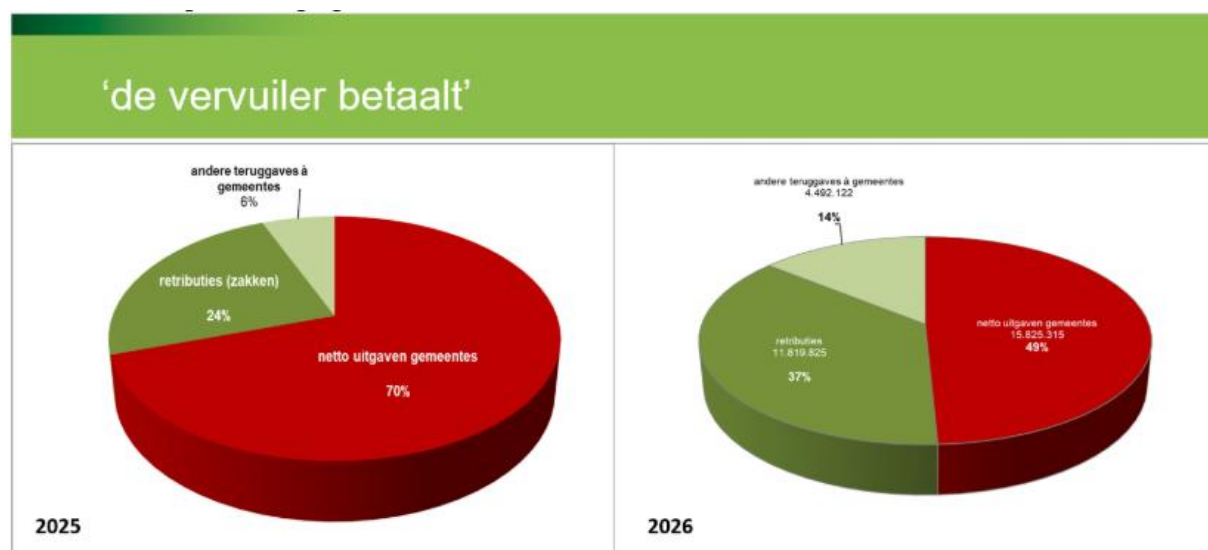
Imog heeft geen eigen vergistingsinstallatie en heeft na een marktbevraging bij publieke en private vergistingsinstallaties een overeenkomst voor tenminste twee jaar met Bio Blue in Ieper. Bio Blue ontvangt voor het vergisten van afval en produceren van biogas waarvan een deel via WKK omgezet wordt in warmte voor het proces en omgezet wordt in elektrische energie en het overige deel die in het aardgasnet wordt geïnjecteerd.

Inzamelen en verwerken van brandbaar restafval is goedkoper als inzamelen, overslaan, transporteren en verwerken van GF(t) keukenafval.

Toch is de retributie voor GF(t)/keukenafval meer als de helft lager als de retributie voor restafval.

De geïnde retributie dekt niet volledig de kostprijs van inzameling en verwerking van het huishoudelijke afval, noch het volledige afval- en materialenbeleid die een gemeente dient uit te rollen in het kader van haar wettelijk toebedeelde zorgplicht.

Een overzicht voor gans de Imog-regio :



Voor een grondiger analyse, die me niet is toegelaten in dit korte tijdsbestek die me is toebedeeld om te antwoorden op de vraagstelling, verwijs ik ook naar het meerjarenbeleid, het evaluatierapport en ondernemingsplan, de Imog-begrotingen, de balansen en jaarrekeningen, de jaarrapporten en jaarverslagen met alle data en statistiek op <https://www.imog.be/publicaties/beleidsdocumenten/>

Tevens herhaal ik mijn aanbod om in overleg nog beter te kunnen antwoorden op de vraagstelling

Met vriendelijke groeten,

Johan Bonnier

Algemeen Directeur

kencijfers adhv vraag SV 2023-108	2020	2021	2022	2023 (tem 22/11/2023)	2020	2021	2022	2023 (full)	2024	2025 (tem 19/11/2025)
# parkeerbelastingen/retributies (absolute waarden)										
TOTAAL AANTAL PB	50 846	49 156	50 304	48 894	50 846	49 156	50 304	55 606	56 702	51 974
Belgen	45778	43 531	44 400	43 044	45 778	43 531	44 400	48 960	49 211	44 304
Niet-Belgen	5 068	5 625	5 904	5 850	5 068	5 625	5 904	6 646	7 491	7 670
Frankrijk	2 951	3 630	3 684	2 897	2 951	3 630	3 684	3 214	2 792	2 577
Nederland	360	331	287	304	360	331	287	336	356	349
Andere nat.	1 757	1 664	1 933	2 649	1 757	1 664	1 933	3 096	4 343	4 744
BETAALD	43 573	41 101	42 187	34 905	43 672	41 402	42 739	45 820	45 489	33 960
Belgen	41 708	38 913	40 098	33 353	41 805	39 114	40 580	43 813	43 814	32 743
Niet-Belgen	1 865	2 188	2 089	1 552	1 867	2 288	2 159	2 007	1 675	1 217
Frankrijk	1 527	1 912	1 858	1 330	1 529	2 000	1 925	1 718	1 370	989
Nederland	299	260	227	209	299	272	230	273	288	223
Andere nat.	39	16	4	13	39	16	4	16	17	5
NIET-BETAALD	4 234	5 023	5 333	10 927	4 135	4 722	4 781	6 369	7 795	14 595
Belgen *	1 031	1 586	1 518	6 629	934	1 385	1 036	1 730	1 979	8 142
Niet-Belgen *	3 203	3 437	3 815	4 298	3 201	3 337	3 745	4 639	5 816	6 453
Frankrijk	1 424	1 718	1 826	1 567	1 422	1 630	1 759	1 496	1 422	1 588
Nederland	61	71	60	95	61	59	57	63	68	126
Andere nat.	1 718	1 648	1 929	2 636	1 718	1 648	1 929	3 080	4 326	4 739
GEANNULEERDE DOS. (B)	3 039	3 032	2 784	3 062	3 039	3 032	2 784	3 417	3 418	3 419

update adhv vraag SV 2025-137

OPMERKINGEN

(1) + (2) + (3)

(1)

(2)

* : incl. dossiers via GDW, CSR, afbetaalplannen...

(3)

gegrond kwijtscholden (toch ticket, gedoogbeleid, foute vaststellingen...)

€										
BETAALD BEDRAG	1 345 587,21 €	1 293 436,39 €	1 331 842,01 €	1 078 015,19 €	1 349 153,58 €	1 306 043,74 €	1 356 449,21 €	1 468 884,91 €	1 450 623,60 €	1 072 296,23 €
Belgen	1 288 162,21 €	1 225 092,05 €	1 267 897,02 €	1 028 616,19 €	1 291 702,03 €	1 234 082,36 €	1 290 361,72 €	1 401 771,39 €	1 395 971,33 €	1 033 033,31 €
Niet-Belgen	57 425,00 €	68 344,34 €	63 944,99 €	49 399,00 €	57 451,55 €	71 961,38 €	66 087,49 €	67 113,52 €	54 652,27 €	39 262,92 €
Frankrijk	47 165,00 €	59 954,34 €	56 924,99 €	42 526,50 €	47 191,55 €	63 131,38 €	58 977,49 €	57 841,02 €	44 873,27 €	31 932,22 €
Nederland	9 050,00 €	7 920,00 €	6 900,00 €	6 482,50 €	9 050,00 €	8 360,00 €	6 990,00 €	8 792,50 €	9 249,00 €	7 180,70 €
Andere nat.	1 210,00 €	470,00 €	120,00 €	390,00 €	1 210,00 €	470,00 €	120,00 €	480,00 €	530,00 €	150,00 €
OPENSTAAND BEDRAG*	134 762,87 €	183 584,75 €	186 821,29 €	397 937,11 €	133 856,01 €	175 304,42 €	164 594,09 €	246 437,15 €	311 283,33 €	562 217,41 €
Belgen	37 342,87 €	69 283,93 €	70 153,88 €	248 558,71 €	36 462,56 €	64 610,60 €	50 029,18 €	81 731,55 €	113 163,81 €	338 900,50 €
Niet-Belgen	97 420,00 €	114 300,82 €	116 667,41 €	149 378,40 €	97 393,45 €	110 693,82 €	114 564,91 €	164 705,60 €	198 119,52 €	223 316,91 €
Frankrijk	43 600,00 €	61 335,82 €	56 174,91 €	66 048,40 €	43 573,45 €	58 128,82 €	54 162,41 €	68 622,74 €	64 137,23 €	66 083,74 €
Nederland	1 860,00 €	2 355,00 €	1 820,00 €	3 265,00 €	1 860,00 €	1 955,00 €	1 730,00 €	2 435,00 €	2 897,29 €	4 608,17 €
Andere nat.	51 960,00 €	50 610,00 €	58 672,50 €	80 065,00 €	51 960,00 €	50 610,00 €	58 672,50 €	93 647,86 €	131 085,00 €	152 625,00 €

* : incl. dossiers via GDW, CSR, afbetaalplannen...

% NIET-geïnde PB/retributies t.o.v. totaal PB/retributies										
Totaal	8,3%	10,2%	10,6%	22,3%	8,1%	9,6%	9,5%	11,5%	13,7%	28,1%
Belgen	2,3%	3,6%	3,4%	15,4%	2,0%	3,2%	2,3%	3,5%	4,0%	18,4%
Niet-Belgen	63,2%	61,1%	64,6%	73,5%	63,2%	59,3%	63,4%	69,8%	77,6%	84,1%
Frankrijk	48,3%	47,3%	49,6%	54,1%	48,2%	44,9%	47,7%	46,5%	50,9%	61,6%
Nederland	16,9%	21,5%	20,9%	31,3%	16,9%	17,8%	19,9%	18,8%	19,1%	36,1%
Andere nat.	97,8%	99,0%	99,8%	99,5%	97,8%	99,0%	99,8%	99,5%	99,6%	99,9%

DWANGBEVELEN						
Aantal dossiers overgemaakt aan GDW (B-F-NL)	2 173	4 164	3 668	3 575	3 509	2 326
Ontvangsten via Gerhanko:	€ 42 067	€ 101 455	€ 101 067	€ 109 416	€ 105 201	€ 90 870
Invorderingsratio:	48,50%	52,74%	50,41%	52,67%	50,53%	30,83%

t.e.m. Q4/2024 overgemaakt aan GDW

1 dossier = 1 klant = kan meerdere parkeerbonnen bevatten