

SV 2025-127 (deelvraag 3) van raadslid Carmen Ryheul van 3 november 2025

Vraag:

Tonnagebeperking Monseigneur De Haernelaan

3. Hoeveel overtredingen werden sinds de invoering vastgesteld?

Graag een opsplitsing tussen:

1. vrachtwagens (zwaar vervoer)
2. bussen van De Lijn (of andere openbaarvervoersvoertuigen)
3. andere voertuigen (indien van toepassing)

Indien mogelijk, gelieve ook de meest recente jaren afzonderlijk te vermelden (bv. per kalenderjaar) en een indicatie van de handhavingsmodaliteiten (meegegeven boetes, herhaalde overtreeders, eventuele maatregelen) toe te voegen.

Antwoord:

3. Er werden geen overtredingen vastgesteld.

SV 2025-139 van raadslid Wouter Vermeersch van 8 december 2025

Vraag:

Uitbating nachtclub Criss Cross in voormalig zwembad Mimosa en geluidsoverlast in woonwijken

Volgens *Het Laatste Nieuws* van 7 september 2025 werd in het voormalig zwembad *Mimosa* in de wijk Sint-Elisabeth een nachtclub uitgebaat onder de naam Criss Cross. Het stadsbestuur gaf hiervoor toelating, waarbij volgens schepenen van Evenementen Wouter Allijns (Teamburgemstadslid) de organisatoren één keer per maand evenementen mogen organiseren die kunnen doorgaan tot 5 uur 's ochtends.

De locatie bevindt zich in een dichtbevolkte woonwijk en werd oorspronkelijk vergund als zwembad, niet als fuifzaal of nachtclub. Volgens de berichtgeving zal het gebouw 'polyvalent' worden gebruikt, onder meer voor clubavonden, tentoonstellingen en diners. De uitbating roept bij buurtbewoners en waarnemers echter vragen op over de geluidsimpact, vergunningstoestand, brandveiligheid en de algemene geschiktheid van de locatie voor nachtelijke evenementen.

Eenzelfde problematiek werd eerder aangekaart door bewoners rond de Kortrijk Weide, waar evenementen tot aanzienlijke geluidsoverlast leiden. Ondanks bestaande geluidsnormen blijkt de handhaving en naleving ervan in de praktijk ontoereikend. Buurtbewoners ervaren langdurige blootstelling aan basdreunen, overlast tot diep in de nacht en een structureel gebrek aan inspraak of effectieve maatregelen.

1. Vergunning en bestemming
 - Onder welke bestemming of vergunningscategorie valt het gebouw *Mimosa* momenteel in de omgevingsvergunning?
 - Mag een nachtclub of vergelijkbare activiteit worden uitgebaat in een gebouw dat oorspronkelijk vergund was als zwembad?
 - Op basis van welke procedure en welke juridische grond werd toelating gegeven om in *Mimosa* nachtelijke evenementen te organiseren tot 5 uur 's ochtends?
2. Brandveiligheid en controle
 - Werde voorafgaand aan de opstart van deze activiteiten een afzonderlijke controle of advies gevraagd inzake brandveiligheid, evacuatie en maximale bezoekerscapaciteit?
 - Zo ja, welke diensten verleenden advies en wat waren hun conclusies?
3. Vergunninghouder en organisatie
 - Aan welke organisatie, onderneming of rechtspersoon werd de vergunning of toelating verleend (naam, maatschappelijke zetel en btw-nummer)?
 - Welke voorwaarden of beperkingen werden opgelegd in verband met openingsuren, geluidsproductie of aantal evenementen?

4. Geluidsoverlast en leefkwaliteit

- Welke evaluatie maakt het stadsbestuur van de geluidsnormen en hun naleving tijdens evenementen in woonwijken zoals de wijk Sint-Elisabeth (Mimosa) en Kortrijk Weide (Drift)?
- Welke meet- of controlemethodes worden gebruikt om te bepalen of de normen effectief worden gerespecteerd tijdens nachtelijke evenementen?
- Waarom kiest het stadsbestuur er telkens opnieuw voor om dergelijke evenementen toe te laten midden in woongebied, in plaats van te zoeken naar locaties met minder impact op de leefkwaliteit van bewoners?
- Is het stadsbestuur bereid structureel te onderzoeken welke alternatieve locaties (buiten woonwijken) beter geschikt zijn voor festivals en nachtelijke evenementen?
- Welke maatregelen neemt het stadsbestuur om buurtbewoners vooraf inspraak te geven in plaats van hen enkel te informeren en om hun “begrip” te vragen?

Antwoord:

▪ **Vergunning en bestemming**

- Onder welke bestemming of vergunningscategorie valt het gebouw *Mimosa* momenteel in de omgevingsvergunning?

Mimosa is stedenbouwkundig vergund als sportgebouw (dagrecreatie).

- Mag een nachtclub of vergelijkbare activiteit worden uitgebaat in een gebouw dat oorspronkelijk vergund was als zwembad?

Volgens het besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van (stedenbouwkundige) handelingen waarvoor geen (omgevingsvergunning) nodig is kan volgens artikel 7.3 een tijdelijke wijziging van de hoofdfunctie worden uitgevoerd. Volgende bepaling is hiervan opgenomen:

Artikel 7.3: “Een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen is niet nodig voor een tijdelijke wijziging van de hoofdfunctie van een bestaand, hoofdzakelijk vergund of vergund geacht gebouw, als de tijdelijke functiewijziging een maximale duur van vier periodes van dertig aaneengesloten dagen per kalenderjaar niet overschrijdt. Op de eerste dag van de functiewijziging begint de periode van dertig dagen te lopen, ongeacht of de functiewijziging de volle dertig dagen gebeurt. De periodes van dertig dagen kunnen aaneengesloten zijn, maar overlappen elkaar niet.”

- Op basis van welke procedure en welke juridische grond werd toelating gegeven om in *Mimosa* nachtelijke evenementen te organiseren tot 5 uur 's ochtends?

Zoals opgenomen in de overeenkomst dient Criss Cross Club BV voor elke activiteit waar een afwijking is op de geluidsnormen, hiervoor een vergunning te bekomen via het evenementenloket. Dit maximaal 2 x per maand en maximaal 12 keer per jaar.

Voor 2025 werden onderstaande activiteiten vergund en/of ter kennisgeving doorgegeven:

vergund met drankvergunning/afwijking geluid:

- 3 oktober 2025 - 22.00 tot 05.00 uur: Opening (hip-hop/ R&B)
- 4 oktober 2025 - 22.00 tot 05.00 uur: Techno/ House
- 8 november 2025 - 22.00 tot 05.00 uur: Dance/ electro
- 5 december 2025 - 22.00 tot 05.00 uur: Hip Hop
- 6 december 2025 - 22.00 tot 05.00 uur: Techno/ House
- 1 januari 2026 - 00.00 tot 05.00 uur: New Years Party

Ter kennisgeving: zonder drankvergunning/geluid:

- 11 oktober: kennismakingsmoment voor de burens
- 26 oktober 2025 en 16 november sport bootcamp/workout met ontbijt

- 19 oktober en 23 november: Yoga ism Studio Mild

Op dit moment zijn nog geen gekende aanvragen in het loket voor 2026.

▪ **Brandveiligheid en controle**

- Werd voorafgaand aan de opstart van deze activiteiten een afzonderlijke controle of advies gevraagd inzake brandveiligheid, evacuatie en maximale bezoekerscapaciteit?

Ja

- Zo ja, welke diensten verleenden advies en wat waren hun conclusies?

Dienst IDPBW & Noodplanning: voorwaardelijk positief (akkoord mits in het bijzonder branddetectie-installatie actief tijdens evenement, stabiliteit gebouw laten keuren, capaciteit conform APV, nooduitgangen vrij houden, pictogrammen en blusmiddelen moeten in orde zijn).

Er werd advies gevraagd aan de dienst IDPBW en Noodplanning.

Dit resulteerde in 2 adviezen: advies 26 maart 2025 (negatief) en advies 6 mei 2025 (voorwaardelijk positief). De dienst IDPBW paste zijn advies aan na bijkomende technische toelichting van Domatec inzake de noodvoeding van het brand- en inbraakalarm in het Mimosazwembad.

De dienst verwijst in haar laatste advies naar de voorwaarden die moeten worden nageleefd, opgesomd in het advies van 26 maart.:

- De branddetectie-installatie moet in werking zijn tijdens elk evenement. De voorgestelde oplossing met stroomgenerator in combinatie met noodbatterijen, zoals omschreven in het schrijven van Domatec (april 2025), is aanvaardbaar, mits wordt aangetoond dat deze installatie autonoom functioneert en voldoet aan alle normen. De installatie moet vóór het eerste evenement worden gekeurd door een erkende Externe Dienst voor Technische Controle (EDTC). Een keuringsverslag dient ter beschikking gesteld te worden aan IDPBW en brandweer.
- De stabiliteit van het gebouw moet worden aangetoond, conform R30-normen, of door het aantonen van een constructie uit metselwerk/beton. Bij afwezigheid van deze bewijsstukken, blijft de verplichting tot totale brandbewaking van kracht.
- Capaciteitsbepaling per evenement op basis van netto bruikbare oppervlakte en uitgangsbreedte conform het APV-Kortrijk.
- Alle (nood)uitgangen dienen vrij te blijven en in evacuatie richting te openen.
- Evacuatieplannen, blusmiddelen en pictogrammen dienen zichtbaar aanwezig te zijn.
- Er moet duidelijk afgesproken worden dat de organisator verantwoordelijk is voor het al dan niet uitschakelen van de bestaande elektrische installatie, inclusief de gevolgen voor de branddetectie. Deze verantwoordelijkheid wordt expliciet opgenomen in de gebruiksovereenkomst of het collegebesluit.

▪ **Vergunninghouder en organisatie**

- Aan welke organisatie, onderneming of rechtspersoon werd de vergunning of toelating verleend (naam, maatschappelijke zetel en btw-nummer)?

De toelating werd verleend aan volgende organisatie:

Criss Cross Club BV

Beheerstraat 59
8500 Kortrijk
Ondernemingsnummer BE 1028 187 825

- Welke voorwaarden of beperkingen werden opgelegd in verband met openingsuren, geluidsproductie of aantal evenementen?

Voor aantal evenementen zie *vergunning en bestemming*.

Voor geluidsproductie werden volgende vergunningen afgeleverd:

- op vrijdag 3 oktober 2025:
 - 95 dB(a) Laeq 15 min van 22.00 uur tot 02.00 uur
 - 90 dB(a) Laeq 15 min van 02.00 uur tot 05.00 uur
- op zaterdag 4 oktober 2025:
 - 95 dB(a) Laeq 15 min van 22.00 uur tot 02.00 uur
 - 90 dB(a) Laeq 15 min van 02.00 uur tot 05.00 uur
- op zaterdag 8 november 2025:
 - 95 dB(a) Laeq 15 min van 22.00 uur tot 02.00 uur
 - 90 dB(a) Laeq 15 min van 02.00 uur tot 05.00 uur
- op vrijdag 5 december 2025:
 - 95 dB(a) Laeq 15 min van 22.00 uur tot 02.00 uur
 - 90 dB(a) Laeq 15 min van 02.00 uur tot 05.00 uur
- op zaterdag 6 december 2025:
 - 95 dB(a) Laeq 15 min van 22.00 uur tot 02.00 uur
 - 90 dB(a) Laeq 15 min van 02.00 uur tot 05.00 uur
- op 1 januari 2026:
 - 95 dB(a) Laeq 15 min van 00.00 uur tot 02.00 uur
 - 90 dB(a) Laeq 15 min van 02.00 uur tot 05.00 uur

- **Geluidsoverlast en leefkwaliteit**

- Welke evaluatie maakt het stadsbestuur van de geluidsnormen en hun naleving tijdens evenementen in woonwijken zoals de wijk Sint-Elisabeth (Mimosa) en Kortrijk Weide (Drift)?

Zowel via 1777 als via de politie worden relevante meldingen/klachten doorgegeven aan dienst evenementen.

Op basis hiervan is er telkens een bijsturing mogelijk op de afgeleverde vergunningen. Zo vond onder meer een overleg plaats met buurtbewoners van Kortrijk weide. Hier worden concreet het aantal evenementen kritisch bekeken alsook flankerende maatregelen om de overlast tot de buurt verder te beperken.

Voor de zone rond Mimosa, sinds de plannen en uitvoering van de exploitatie zijn er:

- Vanuit politie 1 melding binnengekomen op 5 oktober rond overlast en rond verlichting, sindsdien niet meer.
- Via 1777:
 - 1 reactie op basis van de bewonersbrief, dus vóór de effectieve exploitatie om bezorgdheden te uiten, sindsdien geen melding meer.
 - 1 melding rond lawaai en verkeersproblematiek. Deze laatste werd structureel bijgewerkt om parkeren in de buurt te stroomlijnen. Sindsdien niet meer.

Voor de site mimosa en de exploitatie door Criss Crosss BV, is geen enkele hardnekkige en wederkerende vorm van overlast te bespeuren die verdere structurele maatregelen vragen.

- Welke meet- of controlemethodes worden gebruikt om te bepalen of de normen effectief worden gerespecteerd tijdens nachtelijke evenementen?

Bij overlast is in eerste instantie de politie bevoegd om deze vast te stellen, ter plaatse maatregelen te nemen (stiller zetten muziek,...) of over te gaan tot een PV.

De organisator dient aan leefmilieu ook telkens een rapport te bezorgen van de geluidsafwijking via een geijkt toestel.

Bij klachten en/of meldingen kan, afhankelijk van de grootteorde ervan, ook de geluidsregistratie zelf gecontroleerd worden volgens de verleende normen.

Indien hier inbreuken worden vastgesteld kunnen er beperkingen volgen op sluitingsuur of maximaal geluidsniveau.

- Waarom kiest het stadsbestuur er telkens opnieuw voor om dergelijke evenementen toe te laten midden in woongebied, in plaats van te zoeken naar locaties met minder impact op de leefkwaliteit van bewoners?

Bij het verlenen van de vergunningen wordt telkens de afweging gemaakt tussen het maatschappelijk belang van een evenement op zich en de bijhorende overlast.

Er is een ruime verspreiding van het aantal evenementen op het openbaar domein. Niet elke ruimte is geschikt om een event te hosten. We dienen rekening te houden met aantal bezoekers, de ligging, de ondergrond, aanwezige fauna en flora, werken, de aanwezige technieken en de impact op (verkeers-) veiligheid.

Naast deze afweging houden we ook rekening met de (realistische) artistieke vrijheid van een organisator. Op deze manier creëren we een mooie afwisseling.

Een aantal pleinen lijken reeds verzadigd op vlak van aantal evenementen. Zomaar verschuiven is niet altijd een optie.

Gelet op het zeer geringe aantal klachten lijkt het faciliteren van de site Mimosa voor Criss Cross club BV dan ook een goede keuze.

- Is het stadsbestuur bereid structureel te onderzoeken welke alternatieve locaties (buiten woonwijken) beter geschikt zijn voor festivals en nachtelijke evenementen?

Dit is een constant proces, zoals meegegeven is niet elke openbare ruimte of locatie geschikt voor het organiseren van een evenement.

- Welke maatregelen neemt het stadsbestuur om buurtbewoners vooraf inspraak te geven in plaats van hen enkel te informeren en om hun “begrip” te vragen?

In eerste instantie wordt ingezet op een geografische spreiding van evenementen die overlast creëren en de duidelijke communicatie via een bewonersbrief.

Daarnaast wordt per evenement de afweging gemaakt welke afwijking wordt toegestaan.

Dit hetzij op basis van de aard van het evenement, de ligging, aard van de locatie en eerder vastgestelde overlast. Zo zal bij overlastgevoelige buurten ingegrepen worden op het maximaal toegestane geluidsniveau en/of sluitingsuur.

Dit maximale geluidsniveau is dynamisch en wordt telkens bijgesteld afhankelijk van de impact op de buurt.

Niettemin valt overlast bij evenementen nooit helemaal uit te sluiten en wordt occasioneel inderdaad begrip gevraagd zodat stad Kortrijk zich ook verder kan profileren als jonge, dynamische centrumstad.

Inspraak kan steeds gefaciliteerd worden op vraag van de inwoners. Dit werd in het verleden ook meermaals gefaciliteerd.

SV 2025-140 van raadslid Carmen Ryheul van 8 december 2025

Vraag:

Gevolgen van de aangekondigde aanpassingen bij De Lijn voor de Kortrijkse buslijnen

In recente berichtgeving (<https://www.hln.be/kortrijk/de-lijn-past-dienstregeling-aan-in-vijf-regios-na-budgetoverschrijdingen~ab042af8/>) kondigde De Lijn aan dat zij de dienstregeling in verschillende regio's aanpast wegens budgetoverschrijdingen. Hoewel dit een beslissing van De Lijn en de Vlaamse overheid betreft, kunnen dergelijke ingrepen een rechtstreekse impact hebben op het openbaar vervoer binnen Kortrijk, waar een aanzienlijk aantal inwoners afhankelijk is van busverbindingen voor school, werk, zorg, boodschappen en vrijetijdsbesteding.

Om de gevolgen voor Kortrijkse reizigers correct te kunnen inschatten en opvolgen, is duidelijkheid vereist over de concrete wijzigingen in onze stad, de financiële achtergrond die De Lijn hiervoor aanvoert, en over het overleg of de communicatie die hierover met de stad heeft plaatsgevonden.

1. Welke concrete wijzigingen worden binnen het grondgebied van Kortrijk doorgevoerd in het kader van de aangekondigde aanpassingen door De Lijn?
 - Graag een volledig overzicht van:
 - geschrapte lijnen of lijntrajecten,
 - ritten die wegvallen,
 - frequentieverminderingen,
 - haltes die verdwijnen of minder bediend worden.
2. Met welk budget werkte De Lijn oorspronkelijk voor de bediening van het Kortrijkse netwerk (zoals bekendgemaakt aan of gedeeld met de stad) en met welk bedrag werd dit budget overschreden?
 - Welke uitleg gaf De Lijn over de oorzaken van deze overschrijding?
 - Graag specifiek: stijgende loonkosten, brandstofprijzen, uitbestedingen, reorganisatiekosten of andere elementen die expliciet werden vermeld.
3. Heeft De Lijn aan de stad meegedeeld welke financiële besparing of optimalisatie zij concreet verwacht te realiseren door de wijzigingen die Kortrijk treffen?
 - Zo ja, welk bedrag wordt daarbij genoemd?
4. Heeft de stad Kortrijk overleg gehad met De Lijn naar aanleiding van deze aangekondigde wijzigingen?
 - Zo ja:
 - Wanneer vond dit overleg plaats?
 - Met welke vertegenwoordigers van De Lijn?
 - Welke bezorgdheden, vragen of tegenvoorstellen heeft de stad Kortrijk geformuleerd?
 - Zo neen:
 - Wat is hiervoor de reden?
 - Zal alsnog overleg worden gevraagd?
5. Op welke manier zullen Kortrijkse reizigers die gebruikmaken van getroffen lijnen tijdig en proactief geïnformeerd worden?
 - Werd door De Lijn aangegeven welke communicatiekanalen worden ingezet (bv. halte-informatie, brieven/e-mails, rechtstreekse meldingen, website, app)?
 - Verwacht de stad dat reizigers dit zelf moeten ontdekken via de app of andere digitale tools, of is er sprake van aanvullende communicatie?
6. Welke inschatting maakt het stadsbestuur van de impact van deze wijzigingen op de bereikbaarheid, mobiliteit en mogelijke vervoersarmoede in Kortrijk, in het bijzonder voor wijken, deelgemeenten of doelgroepen die al beperkte vervoersalternatieven hebben?

Antwoord:

1. Welke concrete wijzigingen worden binnen het grondgebied van Kortrijk doorgevoerd in het kader van de aangekondigde aanpassingen door De Lijn?

- Graag een volledig overzicht van:
 - geschrapte lijnen of lijntrajecten,
 - ritten die wegvallen,
 - frequentieverminderingen,
 - haltes die verdwijnen of minder bediend worden.

De besparingen hebben invloed op onderstaande lijnen en of frequenties:

Aanpassen van het weekendaanbod

L70 (5700): Kortrijk – Harelbeke – Deerlijk – Waregem : van 30' frequentie naar 60' frequentie

L30 (5304): Kortrijk – Zwevegem – Avelgem: van 30' frequentie naar 60' frequentie

L21 (5214): Kortrijk – Kuurne – Harelbeke (– Hulste): van 30' frequentie naar 60' frequentie

L50a (5507): Kortrijk – Heule – Gullegem (– Moorsele – Ledegem) : van 15' frequentie naar 30' frequentie tss Kortrijk, Heule en Gullegem op zaterdag

Functionele (school) bediening in vakantieperiodes gelijkstellen

L301 (5301) Kortrijk - Zwevegem - Vichte - Otegem –Avelgem : schrappen van bediening in schoolvakanties

Aanpassen operationele lijnvoering en haltebediening aan Kortrijk Station T6 → T3

L3 (5034): Kortrijk Station – Lange Munte

L30 (5304): Kortrijk – Zwevegem – Avelgem

L33 (5334): Kortrijk – Heestert – Sint-Denijs – Spiere

L301 (5301): Kortrijk – Zwevegem – Vichte – Otegem – Avelgem

L302 (5302): Kortrijk – Zwevegem – Deerlijk – Nieuwenhove

Tevens worden er bedieningen aan de scholencampussen geschrapt op lijn 2 (Kortrijk Station – Xpo – Hoog Kortrijk) tijdens de maanden juli en augustus.

Er zijn geen haltes die verdwijnen.

Er lag een voorstel op tafel om de avondbediening op enkele lijnen af te bouwen. In overleg hebben we echter kunnen vastleggen dat dit niet wordt doorgevoerd, aangezien avondbediening één van de kernelementen is van het nieuwe openbaarvervoernetwerk.

2. Met welk budget werkte De Lijn oorspronkelijk voor de bediening van het Kortrijkse netwerk (zoals bekendgemaakt aan of gedeeld met de stad) en met welk bedrag werd dit budget overschreden?

- Welke uitleg gaf De Lijn over de oorzaken van deze overschrijding?
- Graag specifiek: stijgende loonkosten, brandstofprijzen, uitbestedingen, reorganisatiekosten of andere elementen die expliciet werden vermeld.

Er werd ons gemeld dat elke vervoerregio zijn aanbod in 2026 moet aanpassen. Het referentiebudget voor onze vervoerregio is 19.284.225 euro. Het begroot budget voor 2026 werd in juli echter geschat op 19.929.179 euro. Stijgende loonkosten, brandstofprijzen en indexeringen werden genoemd als redenen voor het overschrijden van het budget. Er moest dus een budget van 644.954 euro bespaard worden (+3,3 procent).

3. Heeft De Lijn aan de stad meegedeeld welke financiële besparing of optimalisatie zij concreet verwacht te realiseren door de wijzigingen die Kortrijk treffen?

- Zo ja, welk bedrag wordt daarbij genoemd?

De budgetten worden benoemd onder vraag 2.

4. Heeft de stad Kortrijk overleg gehad met De Lijn naar aanleiding van deze aangekondigde wijzigingen?

- Zo ja:
 - **Wanneer** vond dit overleg plaats?

De aankondiging van de besparingen gebeurde door directeur-generaal Ann Schoubs van De Lijn in juli aan onze stad. De concrete uitwerkingen van deze besparingen werden dan besproken op de overlegmomenten van de vervoerregio op 22 augustus 2025 en 5 september 2025.

- **Met welke vertegenwoordigers** van De Lijn?

De vervoerregiomanager en de vervoerregiodeskundige.

- **Welke bezorgdheden, vragen of tegenvoorstellen** heeft de stad Kortrijk geformuleerd?

De stad Kortrijk haalde nadrukkelijk aan dat men de besparingen betreurt alsook de historisch ongelijke verdeling van de middelen in Vlaanderen waardoor de vervoerregio Kortrijk benadeeld is. Tevens werd aangehaald dat de besparingsmaatregelen een negatieve impact kunnen hebben op de doelstelling van de modal shift in de vervoerregio Kortrijk. Alle bezorgdheden werden grondig besproken en finaal hebben we bekomen dat het voorstel tot afbouw van het avondnet werd geschrapt.

- Zo neen:
 - Wat is hiervoor de reden? /
 - Zal alsnog overleg worden gevraagd? /

5. Op welke manier zullen Kortrijkse reizigers die gebruikmaken van getroffen lijnen tijdig en proactief geïnformeerd worden?

- Werd door De Lijn aangegeven welke communicatiekanalen worden ingezet (bv. halte-informatie, brieven/e-mails, rechtstreekse meldingen, website, app)?

Er werd op 4 december 2025 een persbericht door De Lijn verspreid over de geplande besparingsmaatregelen. Alle informatie zal verspreid worden via de app. Gewijzigde uurregelingen worden tevens aangebracht aan de haltes.

- Verwacht de stad dat reizigers dit zelf moeten ontdekken via de app of andere digitale tools, of is er sprake van aanvullende communicatie?

Er zal geen bijkomende communicatie zijn vanuit de stad. Lijnvoering en communicatie hierrond (alsook van besparingen) zijn de bevoegdheid van De Lijn.

6. Welke inschatting maakt het stadsbestuur van de impact van deze wijzigingen op de bereikbaarheid, mobiliteit en mogelijke vervoersarmoede in Kortrijk, in het bijzonder voor wijken, deelgemeenten of doelgroepen die al beperkte vervoersalternatieven hebben?

Er werd vooral bespaard op grote lijnen (bv. door vermindering van frequentie) om de impact op de reizigers zo klein mogelijk te houden. Tevens werd ook gekeken naar enkele pragmatische oplossingen: zo kon men door het verplaatsen van enkele lijnen van busterminal (bijvoorbeeld alle '3'-lijnen worden verplaatst van busterminal De Kreun naar de terminal aan de achterkant van het station) ook al een aanzienlijke besparing realiseren. Deze keuzes zorgen ervoor dat zoveel mogelijk reizigers gespaard kunnen blijven en toch kunnen blijven rekenen op een basisaanbod van openbaar vervoer. Er werd niet gesnoeid in de lijnen naar de deelgemeenten.

SV 2025-141 van raadslid Carmen Ryheul van 10 december 2025

Vraag:

Impact nieuwe wegcode – verplicht vrijhouden van 1,5 meter op voetpaden bij gevelparkeren van fietsen vanaf 1 september 2026

De federale wegcode wordt vanaf 1 september 2026 aangepast. Fietsers die hun fiets tegen een gevel parkeren, moeten verplicht minstens 1,5 meter vrije doorgang laten op het voetpad. Deze maatregel komt er in het kader van de verdere modal shift die de hogere overheden nastreven: meer fietsers en voetgangers, minder autoverkeer.

De maatregel heeft belangrijke gevolgen voor stedelijke woonstraten, zeker in dichtbebouwde buurten waar veel bewoners geen garage, tuinpoort of andere privé-oplossing hebben, en dus aangewezen zijn op het voetpad voor het stallen van hun fiets.

Het kenniscentrum Fietsberaad Vlaanderen formuleert in zijn recente advies een aantal aanbevelingen om steden te helpen omgaan met de nieuwe wettelijke verplichtingen. Zo wordt onder meer voorgesteld om systematisch straatparkeerplaatsen om te bouwen tot fietsparkeerclusters:

- aan begin- en eindpunten van woonstraten,
- in de nabijheid van kruispunten,
- met een ratio van 1 autoparkeerplaats = 4 fietsbeugels = 8 fietsparkeerplaatsen.

Deze inzichten vragen om een strategie en tijdige beleidsvoorbereiding door lokale besturen, opdat bewoners niet geconfronteerd worden met willekeurige handhaving of een gebrek aan realistische alternatieven.

Vragen

1. Is de stad Kortrijk officieel op de hoogte gebracht van deze wijziging in de wegcode die vanaf 1 september 2026 van kracht wordt?
 - Indien ja: wanneer werd de stad hierover geïnformeerd en via welke kanalen?
 - Heeft het stadsbestuur reeds intern of met externe partners (bv. politiezone Vlas) overlegd over de verwachte impact?
2. Wordt er binnen de stadsdiensten momenteel gewerkt aan een plan van aanpak rond fietsparkeren in woonstraten in functie van deze nieuwe verplichting?
 - Welke stappen zijn reeds gezet?
 - Komt er een stadsbreed kader of wordt per wijk/straat bekeken welke oplossingen haalbaar zijn?
 - Welke timing wordt hiervoor gehanteerd?
3. Hoe beoordeelt de bevoegde schepen voor Mobiliteit het recente advies van Fietsberaad Vlaanderen, in het bijzonder de aanbeveling om structureel parkeerplaatsen voor auto's om te vormen tot fietsparkeerclusters?
 - Overweegt de stad om deze aanpak (gedeeltelijk) toe te passen?
 - Werden reeds pilootprojecten, proefstraten of analysezones geselecteerd?
4. Zal de stad bewoners actief informeren over de nieuwe regels, de impact ervan, en mogelijke alternatieven voor fietsparkeren in straten met beperkte voetpadbreedte?
 - Zo ja, op welke manier (wijkcommunicatie, website, signalisatie, sensibilisering, ...)?
 - Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

1. Is de stad Kortrijk officieel op de hoogte gebracht van deze wijziging in de wegcode die vanaf 1 september 2026 van kracht wordt?
 - Indien ja: wanneer werd de stad hierover geïnformeerd en via welke kanalen?
De publicatie van het nieuwe KB werd breed gecommuniceerd in de vakliteratuur van MOW, Vias en VVSG. In de nieuwsbrief van VIAS van 03/10/2025 werd gemeld dat de inwerkingtreding met 1 jaar uitgesteld werd naar 01/06/2027. Een nieuw KB werd nog niet gepubliceerd.

- Heeft het stadsbestuur reeds intern of met externe partners (bv. politiezone Vlas) overlegd over de verwachte impact?
Alle partners hebben kennisgenomen van het nieuwe KB, er waren nog geen formele overlegmomenten hierover.
- 2. Wordt er binnen de stadsdiensten momenteel gewerkt aan een plan van aanpak rond fietsparkeren in woonstraten in functie van deze nieuwe verplichting?
 - Welke stappen zijn reeds gezet?
 - Komt er een stadsbreed kader of wordt per wijk/straat bekeken welke oplossingen haalbaar zijn?
 - Welke timing wordt hiervoor gehanteerd?
Fietsparkeren vormt een permanent aandachtspunt. Onafhankelijk van deze specifieke aanpassing investeert de stad reeds in geoptimaliseerde en, waar mogelijk, geclusterde fietsparkeeroplossingen. Binnen de R36 is een hoge concentratie van openbare fietsenstallingen aanwezig binnen korte wandelafstand. In woonwijken buiten de binnenstad ligt de densiteit lager. Daarom hanteren we momenteel een tweesporenaanpak: bij heraanleg van straten voorzien we standaard voldoende verspreid fietsparkeren in het ontwerp; bij nieuwe projecten en renovaties is de Bouwcode van toepassing, waarin een norm is vastgelegd van minimaal twee fietsparkeerplaatsen per wooneenheid, aangevuld met één extra plaats per slaapkamer, te realiseren op eigen terrein.
- 3. Hoe beoordeelt de bevoegde schepen voor Mobiliteit het recente advies van Fietsberaad Vlaanderen, in het bijzonder de aanbeveling om structureel parkeerplaatsen voor auto's om te vormen tot fietsparkeerclusters?
 - Overweegt de stad om deze aanpak (gedeeltelijk) toe te passen?
Het advies van Fietsberaad Vlaanderen wordt meegenomen in onze verdere beleidsontwikkeling. De voorgestelde aanpak kan in specifieke situaties zeker worden overwogen. We moeten daarbij echter steeds een evenwichtsoefening maken: naast de groeiende behoefte aan kwalitatief fietsparkeren blijft ook de beschikbaarheid van voldoende autoparkeerplaatsen een aandachtspunt. Dat is en blijft eveneens cruciaal.
 - Werden reeds pilootprojecten, proefstraten of analysezones geselecteerd?
Neen
- 4. Zal de stad bewoners actief informeren over de nieuwe regels, de impact ervan, en mogelijke alternatieven voor fietsparkeren in straten met beperkte voetpadbreedte?
 - Zo ja, op welke manier (wijkcommunicatie, website, signalisatie, sensibilisering, ...)?
 - Zo nee, waarom niet?
Er is momenteel geen infocampagne gepland.

SV 2025-142 van raadslid Carmen Ryheul van 11 december 2026

Vraag:

Fietslichtcontroles (tweewielers)

Fietsverlichting blijft essentieel om ongevallen te vermijden, zeker tijdens de herfst- en winterperiode, wanneer de duisternis sneller valt en weersomstandigheden vaak minder ideaal zijn. In dit kader zijn gerichte controles een belangrijke vorm van handhaving én preventie.

Graag ontvang ik graag volgende informatie over de laatste vijf jaren:

1. Het totale aantal uitgevoerde fietslichtcontroles per jaar, met vermelding van de plaatsen binnen de zone (Kortrijk, Kuurne, Lendeledede) waar deze controles werden uitgevoerd.
2. Het aantal vastgestelde inbreuken op fietsverlichting en zichtbaarheid (zoals ontbreken of defecte verlichting of reflectoren).
3. Een uitsplitsing van de resultaten per categorie tweewieler, zoals klassieke fiets, elektrische fiets, elektrische step, bromfiets of scooter.

4. Het aantal geverbaliseerde overtreeders ouder dan 16 jaar, evenals het aantal minderjarigen dat werd doorverwezen naar een verkeersklas of een alternatieve maatregel.
5. Een overzicht van eventuele andere verkeersinbreuken die tijdens deze controles werden vastgesteld.
6. Een toelichting over de mate waarin deze gegevens systematisch worden geregistreerd en of het type voertuig standaard wordt onderscheiden in de rapportering.
7. Informatie over eventuele preventieve of sensibiliserende acties die in dezelfde periode plaatsvonden, zoals schoolacties, campagnes of initiatieven waarbij verlichting werd gecontroleerd of uitgedeeld.
8. Indien mogelijk, een beknopte duiding over trends of evoluties die binnen de politiezone worden vastgesteld, bijvoorbeeld een stijging of daling van het aantal overtredingen.

Antwoord:

1. Het totale aantal uitgevoerde fietslichtcontroles per jaar, met vermelding van de plaatsen binnen de zone (Kortrijk, Kuurne, Lendeledede) waar deze controles werden uitgevoerd.

Preventieve fietscontroles worden uitgevoerd door de preventiedienst van de stad.

Repressieve controle op fietsverlichting wordt steeds meegenomen tijdens de reguliere werking. Enkel van de grote repressieve controles (specifiek op fietsverlichting) hebben we cijfers. Waar deze controles plaatsvinden wordt niet bijgehouden.

2024 : 15 controles (aantal gecontroleerde fietsen werd toen nog niet geregistreerd)

2025 : 17 controles waarbij 1438 fietsen werden gecontroleerd

2. Het aantal vastgestelde inbreuken op fietsverlichting en zichtbaarheid (zoals ontbreken of defecte verlichting of reflectoren).

ISLP inbreuken fietsverlichting (2025 tot 22/12) - niet alleen gerichte controles

Type van de inbreuk	2021	2022	2023	2024	2025
⊖ Fietsverlichting	102	83	154	197	188

3. Een uitsplitsing van de resultaten per categorie tweewieler, zoals klassieke fiets, elektrische fiets, elektrische step, bromfiets of scooter.

Type van de inbreuk**	2021	2022	2023	2024	2025
⊖ Technische eisen	102	83	154	197	188
⊕	10	5	16	5	8
⊕ Rijwiel > Elektrische fiets	2			4	6
⊕ Rijwiel > Elektrische step		1	1	2	1
⊕ Rijwiel > Fiets	90	77	133	186	173
⊕ Rijwiel > Niet bepaald			4		
Total	102	83	154	197	188

4. Het aantal geverbaliseerde overtreeders ouder dan 16 jaar, evenals het aantal minderjarigen dat werd doorverwezen naar een verkeersklas of een alternatieve maatregel.

Leeftijd overtreeders

- 12 : opmerking, geen PV
- 12-15 : jongeren-PV, verkeersklas, geen boete (wel PV, maar geen OI)
- 16-18 : PV met boete, geen OI

betrokkenen

leeftijd-VI	2021	2022	2023	2024	2025
	1	4		1	4
12-15	28	25	46	66	75
16-17	20	17	27	35	52
18+	53	37	81	96	55
Total	102	83	154	198	186

5. Een overzicht van eventuele andere verkeersinbreuken die tijdens deze controles werden vastgesteld.

Andere inbreuken tijdens dergelijke controles worden individueel verwerkt en niet gelinkt aan de controle.

6. Een toelichting over de mate waarin deze gegevens systematisch worden geregistreerd en of het type voertuig standaard wordt onderscheiden in de rapportering.

Enkel het aantal gecontroleerde fietsen en het aantal overtredingen wordt geregistreerd. Bij een overtreding wordt het type voertuig geregistreerd. Bij een controle niet.

Registratie rijwiel in ISLP

7. Informatie over eventuele preventieve of sensibiliserende acties die in dezelfde periode plaatsvonden, zoals schoolacties, campagnes of initiatieven waarbij verlichting werd gecontroleerd of uitgedeeld.

De politiezone Vlas en het preventieteam van stad Kortrijk nemen jaarlijks deel aan de provinciale campagne 'Verplicht verlicht'.

Deze campagne heeft ook een preventief luik waarbij naar de scholen gegaan wordt en de fietsen van de leerlingen op school gecontroleerd worden. Deze controles worden georganiseerd op het schooldomein en hebben dus louter een preventief karakter. De fietsers worden geïnformeerd of hun fiets in orde is en indien niet, wordt meegegeven wat de gebreken zijn. In Kortrijk voert het preventieteam dit uit, in Kuurne en Lendeledede gebeurt dit door de politie met vrijwilligers. In het handhavende luik voert de politie controles uit op de weg, waarbij dan wel geverbaliseerd wordt.

De politiezone organiseert in januari 2026 voor de 5^{de} keer de 'fluo-helmcampagne'. In het kader van die campagne worden alle secundaire scholen in de politiezone bezocht bij aanvang van de school. Wie in orde is met de fietsverlichting en bijkomend een fietshelm of extra fluorescerend/retroreflecterend materiaal draagt, ontvangt een tombolaticket. Na afloop wordt dan één winnaar getrokken die een fiets wint die hij mag uitkiezen bij de deelnemende fietshandelaar.

Het stedelijk Preventieteam voert jaarlijks technische controles van de fiets uit. Hieronder de cijfers van de voorbije 5 jaar. In de donkere maanden (oktober – februari) focussen we naast de algemene controle ook op werkende verlichting, aanwezige reflectoren,....

- 2020: 61 gecontroleerde fietsen
- 2021: 623 gecontroleerde fietsen in 10 scholen

- 2022: 1006 gecontroleerde fietsen in 9 scholen
- 2023: 1518 gecontroleerde fietsen in 11 scholen
- 2024: 1268 gecontroleerde fietsen in 14 scholen
- 2025: 432 gecontroleerde fietsen in 9 scholen en 1 jeugdbeweging

8. Indien mogelijk, een beknopte duiding over trends of evoluties die binnen de politiezone worden vastgesteld, bijvoorbeeld een stijging of daling van het aantal overtredingen.

We stellen vast dat het aantal overtredingen op fietsverlichting veel lager ligt bij de elektrische fietsen.

SV 2025-143 van raadslid Nysa Vandersteene van 12 december 2025

Vraag:

Asbestveiligheid in Kortrijkse scholen

Uit het antwoord op mijn eerdere schriftelijke vraag blijkt dat 14 van de 70 bevraagde schoolsites beschikken over een asbestattest, en dat 61 schoolgebouwen minstens een asbestinventaris hebben. Voor 7 gebouwen ontbreekt informatie. Ik kreeg echter geen antwoord op de cruciale derde vraag: bij welke scholen blijkt uit attest of inventaris dat er actie vereist is wegens een asbestrisico, noch op welke maatregelen binnen welke termijn worden opgelegd. Aangezien asbestveiligheid rechtstreeks betrekking heeft op de gezondheid van kinderen, ouders, leerkrachten en personeel, is deze informatie noodzakelijk voor een correcte opvolging door de gemeenteraad.

1. Kan u voor alle 70 bevraagde schoolgebouwen een volledige lijst bezorgen met per gebouw:
 - het bestaan van een asbestinventaris (ja/nee – datum opmaak),
 - het bestaan van een asbestattest (ja/nee – datum opmaak),
 - de verantwoordelijke eigenaar of inrichtende macht?
2. Voor welke Kortrijkse schoolgebouwen werd in de asbestinventaris of het asbestattest een asbestrisico vastgesteld dat actie vereist?
Graag per gebouw:
 - de aard van het vastgestelde risico (hechtgebonden/niet-hechtgebonden, beschadigd/niet-beschadigd),
 - de risico-score zoals bepaald volgens de OVAM-richtlijnen,
 - de concrete beoordelingscategorie (onmiddellijke actie / actie op korte termijn / toezicht volstaat / geen actie vereist).
3. Welke maatregelen worden voor elk van deze risicogebouwen geadviseerd of opgelegd (verwijdering, hermeting, inkapseling, isolatie...) en binnen welke termijn moeten deze uitgevoerd worden volgens de inventaris op basis van de OVAM-methodiek?
4. Hoeveel schoolgebouwen zijn op dit moment *niet asbestveilig* volgens de definitie van OVAM (d.w.z. aanwezigheid van materialen met een verhoogd risico dat niet louter door beheer kan worden opgelost)? Graag een overzicht per school.
5. Voor de 7 schoolgebouwen waarvan geen informatie verkregen werd:
 - welke inrichtende machten reageren niet op de bevraging?
 - welke acties zal de stad ondernemen om deze informatie alsnog te verkrijgen, en binnen welke termijn?
6. Zal Stad Kortrijk zelf overgaan tot bijkomende inspecties, controles of ondersteuning voor scholen waar ernstige asbestrisico's zijn vastgesteld? Zoja, hoe wordt dit concreet georganiseerd?

Antwoord:

1. Kan u voor alle 70 bevraagde schoolgebouwen een volledige lijst bezorgen met per gebouw:
 - het bestaan van een asbestinventaris (ja/nee – datum opmaak),
 - het bestaan van een asbestattest (ja/nee – datum opmaak),
 - de verantwoordelijke eigenaar of inrichtende macht?

We verwijzen hiervoor naar de lijst in bijlage die de gegevens bevat op basis van de uitgevoerde bevraging bij de Kortrijkse scholen. Voor detailinformatie verwijzen wij naar OVAM en de scholen zelf. De regelgeving is duidelijk: scholen zijn als werkgever verplicht een asbestinventaris te hebben. Het asbestattest is sinds 2022 enkel verplicht bij de verkoop van een gebouw (gebouwd voor 2001) en moet vanaf 2032 beschikbaar zijn voor alle gebouwen.

2. Voor welke Kortrijkse schoolgebouwen werd in de asbestinventaris of het asbestattest een asbestrisico vastgesteld dat actie vereist?

Graag per gebouw:

- o de aard van het vastgestelde risico (hechtgebonden/niet-hechtgebonden, beschadigd/niet-beschadigd),
- o de risico-score zoals bepaald volgens de OVAM-richtlijnen,
- o de concrete beoordelingscategorie (onmiddellijke actie / actie op korte termijn / toezicht volstaat / geen actie vereist).

Op basis van de uitgevoerde bevraging beschikken wij niet over deze gegevens.

3. Welke maatregelen worden voor elk van deze risicogegebouwen geadviseerd of opgelegd (verwijdering, hermeting, inkapseling, isolatie...) en binnen welke termijn moeten deze uitgevoerd worden volgens de inventaris op basis van de OVAM-methodiek?

Met een asbestinventaris zijn de scholen op de hoogte van de risicobeoordelingen en kunnen ze de nodige maatregelen nemen om het risico te beperken door het materiaal te isoleren en of te verwijderen in afwachting van een grondige renovatie of vernieuwbouw..

4. Hoeveel schoolgebouwen zijn op dit moment *niet asbestveilig* volgens de definitie van OVAM (d.w.z. aanwezigheid van materialen met een verhoogd risico dat niet louter door beheer kan worden opgelost)? Graag een overzicht per school.

Op basis van de uitgevoerde bevraging beschikken wij niet over deze gegevens.

5. Voor de 7 schoolgebouwen waarvan geen informatie verkregen werd:
- o welke inrichtende machten reageren niet op de bevraging?

Van De Ark, school met de bijbel, mochten we nog geen reactie ontvangen. welke acties zal de stad ondernemen om deze informatie alsnog te verkrijgen, en binnen welke termijn? Wij zijn niet bevoegd om de scholen daartoe te verplichten.

6. Zal Stad Kortrijk zelf overgaan tot bijkomende inspecties, controles of ondersteuning voor scholen waar ernstige asbestrisico's zijn vastgesteld? Zoja, hoe wordt dit concreet georganiseerd?

Schoolbesturen worden ondersteund door de OVAM bij het asbestveilig maken van de schoolgebouwen. Via de website van de OVAM is de ondersteuning voor scholen duidelijk en transparant beschikbaar: gratis asbestattest, expertisebegeleiding, bijstand bij een asbestincident en tussenkomst voor asbestverwijderingen. De ondersteuning voor asbestverwijdering verloopt via oproepen. De volgende oproep loopt van 5 januari tot en met 27 februari.

De stad zal hierover communiceren naar de verschillende schoolbesturen.

SV 2025-144 van raadslid Carmen Ryheul van 17 december 2026

Vraag:

Gebruik van de Vlaamse signalisatiedatabank "Signalisatie Vlaanderen"

Op 9 december 2025 werd door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en het Agentschap Binnenlands Bestuur de nieuwe digitale toepassing Signalisatie Vlaanderen gelanceerd. Deze tool is de opvolger van Verkeersborden.Vlaanderen en laat lokale besturen toe om verkeerssignalisatie digitaal te inventariseren,

te visualiseren op kaart en rechtstreeks te koppelen aan het juridisch kader via Interactieve Reglementen Gelinkt Notuleren (IRGN).

De toepassing beoogt een efficiënter, uniformer en juridisch sluitend beheer van verkeersborden, wegmarkeringen en andere mobiliteitsmaatregelen. Volgens de initiatiefnemers vermindert dit de administratieve last, verhoogt het de rechtszekerheid en verkleint het risico op discrepanties tussen signalisatie op het terrein en de bijhorende aanvullende reglementen.

In het bestuursakkoord “Kortrijk met BRIO” benadrukt de stadscoalitie expliciet het belang van efficiënt bestuur, digitalisering van processen en administratieve vereenvoudiging, onder meer binnen mobiliteit en openbare ruimte. Daarnaast engageert het stadsbestuur zich om tegen uiterlijk eind 2027 een volwaardig mobiliteitsplan voor het volledige grondgebied van Kortrijk voor te leggen.

Zes lokale besturen namen reeds deel aan de testfase van Signalisatie Vlaanderen. Sinds de officiële lancering kunnen alle Vlaamse wegbeheerders met deze tool aan de slag. In een context waarin Kortrijk inzet op verkeersveiligheid, mobiliteit en digitale dienstverlening, en zich voorbereidt op de opmaak van een nieuw mobiliteitsplan, is het relevant te weten of en hoe de stad deze Vlaamse toepassing zal implementeren.

Vragen

1. Is het stadsbestuur van Kortrijk op de hoogte van de lancering van de Vlaamse toepassing Signalisatie Vlaanderen?
2. Maakt stad Kortrijk vandaag reeds gebruik van Signalisatie Vlaanderen of van de vroegere toepassing Verkeersborden.Vlaanderen?
3. Indien Kortrijk vandaag nog geen gebruik maakt van Signalisatie Vlaanderen:
 - overweegt het college om deze toepassing te implementeren?
 - zo ja, binnen welke timing en met welke betrokken stadsdiensten?
4. Op welke manier wordt momenteel in Kortrijk de koppeling verzekerd tussen:
 - de feitelijke verkeerssignalisatie op het terrein, en
 - de bijhorende aanvullende reglementen en verkeersbesluiten?
5. Ziet het stadsbestuur voordelen in het gebruik van Signalisatie Vlaanderen op het vlak van:
 - rechtszekerheid en juridische correctheid van aanvullende reglementen,
 - administratieve vereenvoudiging en tijdswinst voor stadsdiensten,
 - actualiteit en volledigheid van de verkeersbordendatabank?
6. Werden reeds kostenramingen, personeelsinzet of opleidingsnoden in kaart gebracht met betrekking tot een eventuele overstap naar Signalisatie Vlaanderen?
7. Zal de gemeenteraad geïnformeerd worden over de keuze om al dan niet in te stappen in deze Vlaamse toepassing en over de manier waarop deze tool eventueel kan bijdragen aan de voorbereiding en uitrol van het aangekondigde mobiliteitsplan tegen eind 2027?

Antwoord:

1. Is het stadsbestuur van Kortrijk op de hoogte van de lancering van de Vlaamse toepassing **Signalisatie Vlaanderen**?
Ja.
2. Maakt stad Kortrijk vandaag reeds gebruik van Signalisatie Vlaanderen of van de vroegere toepassing Verkeersborden.Vlaanderen?

Ja.
3. Indien Kortrijk vandaag nog geen gebruik maakt van Signalisatie Vlaanderen:
 - overweegt het college om deze toepassing te implementeren?
 - zo ja, binnen welke timing en met welke betrokken stadsdiensten?

Ja, in 2026 wordt deze overweging gemaakt door ‘Publieke Ruimte’ en ‘Mobiliteit en Parkeren’.
4. Op welke manier wordt momenteel in Kortrijk de koppeling verzekerd tussen:
 - de feitelijke verkeerssignalisatie op het terrein, en
 - de bijhorende aanvullende reglementen en verkeersbesluiten?

Op dit moment is er geen koppeling mogelijk tussen de verkeersbordendatabank en de aanvullende reglementen. Deze is niet voorzien op het platform van de verkeersbordendatabank. Het is zo dat verkeerssignalisatie pas geplaatst wordt, nadat het aanvullend reglement goedgekeurd is. Op het nieuwe platform, Signalisatie Vlaanderen, zal er wel een koppeling mogelijk zijn met het aanvullend reglement.

5. Ziet het stadsbestuur voordelen in het gebruik van Signalisatie Vlaanderen op het vlak van:
- rechtszekerheid en juridische correctheid van aanvullende reglementen,
 - administratieve vereenvoudiging en tijdswinst voor stadsdiensten,
 - actualiteit en volledigheid van de verkeersbordendatabank?

We maken in Kortrijk aanvullende reglementen op voor alle verkeerswijzigingen op ons grondgebied. Deze zijn juridisch correct. We hebben onvoldoende zicht op de administratieve impact van Signalisatie Vlaanderen om in te schatten of dit een administratieve vereenvoudiging of tijdswinst zal inhouden.

6. Werden reeds kostenramingen, personeelsinzet of opleidingsnoden in kaart gebracht met betrekking tot een eventuele overstap naar Signalisatie Vlaanderen?

Er zijn gratis opleidingen voorzien door MOW in het voorjaar van 2026. Een aantal medewerkers zullen deze volgen.

7. Zal de gemeenteraad geïnformeerd worden over de keuze om al dan niet in te stappen in deze Vlaamse toepassing en over de manier waarop deze tool eventueel kan bijdragen aan de voorbereiding en uitrol van het aangekondigde mobiliteitsplan tegen eind 2027?

Neen, er is geen link tussen de toepassing Signalisatie Vlaanderen en het mobiliteitsplan.

SV 2025-145 van raadslid Carmen Ryheul van 17 december 2026

Vraag:

Laadinfrastructuur in stedelijke parkings en ondergrondse parkeervoorzieningen

In de pers (HLN, 19 oktober 2024) werd gewezen op een tekort aan elektrische laadpunten in Kortrijk, niet alleen in de straten maar ook in ondergrondse en bovengrondse parkings. Stedelijke parkings zijn nochtans logische locaties voor laadinfrastructuur en laadpleinen, aangezien zij parkeerdruk in woonstraten kunnen beperken en technisch beter geschikt zijn voor clustering van laadpunten.

Om een duidelijk beeld te krijgen van de huidige situatie in de stedelijke parkings, volgende vragen:

1. Overzicht laadinfrastructuur in stedelijke parkings
 - a) Hoeveel elektrische laadpunten zijn er vandaag aanwezig in stedelijke parkings (ondergronds en bovengronds), opgesplitst per parking?
 - b) Hoeveel daarvan zijn: normaal laden (AC); snelladen (DC)?
 - c) Welk aandeel is publiek toegankelijk (24/7) en welk aandeel is beperkt toegankelijk (sluitingsuren, slagbomen)?
2. Tekorten en gebruik
 - a) In welke stedelijke parkings is vandaag geen enkel laadpunt aanwezig?
 - b) Zijn er parkings waar het aantal laadpunten niet in verhouding staat tot de parkeerbehoefte of het gebruik?
 - c) Werden de voorbije drie jaar klachten of meldingen geregistreerd over: tekort aan laadpunten; slechte inplanting; onbruikbaarheid of conflicten tussen voertuigen?
3. Toekomst en laadpleinen
 - a) Worden stedelijke parkings beschouwd als prioritaire locaties voor toekomstige laadpleinen of clusters van laadpunten?
 - b) Zijn er technische of juridische belemmeringen (netcapaciteit, brandveiligheid, eigendom, concessies) die de uitrol in parkings beperken?
 - c) Werden stedelijke parkings getoetst aan de Vlaamse behoefte voor laadinfrastructuur?
4. Informatie en transparantie

- a) Beschikt de stad over een actueel publiek overzicht van laadpunten in stedelijke parkings?
b) Wordt deze informatie actief gedeeld met externe platformen (zoals Chargemap of Open Charge Map)?

Antwoord:

1. Overzicht laadinfrastructuur in stedelijke parkings

- a) Hoeveel elektrische laadpunten zijn er vandaag aanwezig in stedelijke parkings (ondergronds en bovengronds), opgesplitst per parking?

Onderstaande laadpunten op afgesloten stedelijke parkings:

- P Broeltorens : 1 laadpaal met twee laadpunten.
- P Station: 18 laadpalen met telkens 2 laadpunten
- Op P P+R Expo: 1 laadpaal en 2 laadpunten

- b) Hoeveel daarvan zijn: normaal laden (AC); snelladen (DC)?

- Alle laadpunten zijn normaalladen (AC).

- c) Welk aandeel is publiek toegankelijk (24/7) en welk aandeel is beperkt toegankelijk (sluitingsuren, slagbomen)?

- Alle laadpunten zijn 24/7 publiek toegankelijk; echter zijn alle parkings met slagbomen uitgerust.

2. Tekorten en gebruik

- a) In welke stedelijke parkings is vandaag geen enkel laadpunt aanwezig?

- Er is geen laadinfrastructuur aanwezig in P Buda, P Houtmarkt, P Schouwburg, P Veemarkt, P K in Kortrijk en P Kortrijk Weide

- b) Zijn er parkings waar het aantal laadpunten niet in verhouding staat tot de parkeerbehoefte of het gebruik?

- Parkeerbehoefte koppelen aan het aantal laadpunten lijkt niet de juiste methodiek. We zijn als stadsbestuur overtuigd dat er nood is aan de uitrol van laadinfrastructuur op onze stedelijke parkings; dat het huidige (beperkte) aanbod dus niet voldoende is volgens de laadbehoeften van de parkinggebruikers. Daarom werd in het bestuursakkoord reeds de ambitie opgenomen om onze stedelijke parkings gefaseerd te voorzien van laadinfrastructuur.

- c) Werden de voorbije drie jaar klachten of meldingen geregistreerd over: tekort aan laadpunten; slechte inplanting; onbruikbaarheid of conflicten tussen voertuigen?

- Ja; er waren al vragen naar extra laadinfrastructuur.

3. Toekomst en laadpleinen

- a) Worden stedelijke parkings beschouwd als prioritaire locaties voor toekomstige laadpleinen of clusters van laadpunten?

- Zie antwoord vraag 2b.

- b) Zijn er technische of juridische belemmeringen (netcapaciteit, brandveiligheid, eigendom, concessies) die de uitrol in parkings beperken?

- De stad is geen eigenaar van P K in Kortrijk. Voor het plaatsen van laadinfrastructuur moeten afspraken gemaakt worden met de eigenaar.
- De stad bestelde reeds risico-analyses; onder meer de brandveiligheid toetsen is cruciaal. Deze resultaten worden uiteraard meegenomen in de verdere plannen. Bij de opmaak van de plannen zal verder blijken welke, mogelijke, andere belemmeringen er zijn.

- c) Werden stedelijke parkings getoetst aan de Vlaamse behoefteeraming voor laadinfrastructuur?

- Dit zal worden opgenomen in het strategisch laadpalenplan.

4. Informatie en transparantie

- a) Beschikt de stad over een actueel publiek overzicht van laadpunten in stedelijke parkings?

- Op www.milieuvriendelijkevoertuigen.be is een overzicht beschikbaar van de publieke en semipublieke laadinfrastructuur. De informatie over de beschikbaarheid van laadinfrastructuur is terug te vinden op parko.be.

b) Wordt deze informatie actief gedeeld met externe platformen (zoals Chargemap of Open Charge Map)?

- De informatie over het aanbod aan publieke laadinfrastructuur is publiek beschikbaar en wordt gedeeld op verschillende platformen.

SV 2025-146 van raadslid Carmen Ryheul van 17 december 2025

Vraag:

Stand van zaken, procedures en toekomstplanning van de publieke laadinfrastructuur

De Vlaamse Regering heeft het beleidskader voor publieke laadinfrastructuur aangepast. Het principe “*paal volgt wagen*” wordt verlaten en gemeenten krijgen, mits een goedgekeurd strategisch laadplan, meer autonomie om zelf te bepalen waar en hoeveel publieke laadpunten worden geplaatst. In afwachting van een dergelijk plan blijven gemeenten onder de bestaande regeling vallen en dienen zij individuele aanvragen voor publieke laadpunten verder te behandelen.

Tijdens de gemeenteraad van maandag 15 december 2025 werd aangegeven dat Kortrijk momenteel wacht op verdere Vlaamse richtlijnen en de goedkeuring door de Raad van State, en dat er vandaag nog geen goedgekeurd strategisch laadplan van kracht is. Tegelijk communiceert de stad reeds concreet over geplande locaties voor nieuwe laadpalen en ontving zij recent van de Vlaamse overheid een leidraad voor gemeentelijke strategische laadplannen en een inschatting van de laadbehoefte per gemeente en deelgemeente.

Om een volledig en correct beeld te krijgen van de huidige situatie en de geplande uitrol van laadinfrastructuur in Kortrijk, worden volgende feitelijke en cijfermatige vragen gesteld.

1. Vlaamse concessie publieke laadpunten

a) Bevestigt het stadsbestuur dat Kortrijk is ingestapt in de nieuwe Vlaamse concessie voor publieke laadpunten, die volgt op de concessie van Engie en TotalEnergies (afgelopen op 7 oktober 2025)?

b) Sinds wanneer is deze nieuwe concessie van toepassing op Kortrijk?

c) Welke concrete gevolgen heeft deze concessie voor:

- de locatiekeuze van publieke laadpunten;
- de rol en beslissingsbevoegdheid van de stad ten opzichte van de concessiehouder;
- de behandeling van individuele aanvragen voor publieke laadpalen?

2. Individuele aanvragen (“paal volgt wagen”)

a) Hoeveel aanvragen voor publieke laadpunten ontving de stad sinds de invoering van het principe “paal volgt wagen”, en hoeveel daarvan in de afgelopen drie jaar?

b) Hoeveel aanvragen werden goedgekeurd, geweigerd of zijn nog in behandeling?

c) Welke operationele criteria hanteert de stad vandaag bij de beoordeling van deze aanvragen?

3. Bestaande publieke laadinfrastructuur

a) Hoeveel publieke, semipublieke en snellaadpunten telt Kortrijk momenteel?

b) Kan per laadpunt een overzicht worden bezorgd van locatie, type (AC/DC/snellader), laadsnelheid en toegankelijkheid?

c) Welke gebruiksgegevens zijn beschikbaar (laadsessies, kWh, bezettingsgraad, storingen)?

d) Zijn er laadpunten die structureel onderbenut of overbelast zijn?

4. Geplande locaties

a) Kan het stadsbestuur bevestigen dat de 10 locaties vermeld op kortrijk.be/laadpalen effectief zijn vastgelegd?

b) Op basis van welke objectieve criteria werd per locatie beslist om hier laadinfrastructuur te voorzien?

c) Werden deze locaties geselecteerd binnen de Vlaamse concessie, op initiatief van de stad of op voorstel van private partners?

d) Welke timing wordt per locatie voorzien?

5. Vlaamse leidraad en behoefteaming

a) Bevestigt het stadsbestuur de ontvangst van de Vlaamse leidraad voor strategische laadplannen en de inschatting van de laadbehoefte per gemeente en deelgemeente?

b) Welke minimale laadbehoefte werd voor Kortrijk vastgesteld voor 2028 en 2030?

- c) Werden deze gegevens reeds intern geanalyseerd en gebruikt bij locatiekeuzes?
- d) Is er overleg met Fluvius over netcapaciteit en mogelijke knelpunten?
- 6. Samenwerking en subsidies
 - a) Welke private actoren plaatsten de voorbije drie jaar laadinfrastructuur op Kortrijks grondgebied?
 - b) Via welke samenwerkingsvormen gebeurde dit?
 - c) Maakt Kortrijk gebruik van Vlaamse of Europese subsidies voor laadinfrastructuur, en zo ja voor welke projecten en bedragen?

Antwoord:

1. Vlaamse concessie publieke laadpunten

- a) Bevestigt het stadsbestuur dat Kortrijk is ingestapt in de nieuwe Vlaamse concessie voor publieke laadpunten, die volgt op de concessie van Engie en TotalEnergies (afgelopen op 7 oktober 2025)?
 - Het College van Burgemeester en Schepenen besliste op 24 maart 2025 om voor de verdere uitrol van laadinfrastructuur op publiek domein beroep te doen op de concessie die de Vlaamse overheid hiervoor lanceert.
- b) Sinds wanneer is deze nieuwe concessie van toepassing op Kortrijk?
 - De concessie voor de uitrol van publieke laadinfrastructuur op publiek domein wordt gegund door de Vlaamse overheid. Het is nog niet bekend wie de concessionaris zal zijn die zal instaan voor de verdere uitrol van publieke laadinfrastructuur op het grondgebied van Kortrijk. De startdatum van de nieuwe concessie is evenmin bekend.
- c) Welke concrete gevolgen heeft deze concessie voor:
 - de locatiekeuze van publieke laadpunten;
 - de rol en beslissingsbevoegdheid van de stad ten opzichte van de concessiehouder;
 - de behandeling van individuele aanvragen voor publieke laadpalen?

Volgens de Vlaamse regelgeving moet binnen een straal van 250 m van een goedgekeurde aanvraag van een inwoner een publieke laadpaal op het openbaar domein geplaatst worden. Gemeenten met een goedgekeurd strategisch laadplan kunnen daarvan afwijken en zelf mee bepalen waar de laadpalen geplaatst moeten worden. De stad bereidt hiervoor een strategisch laadpaalplan voor dat aan de Vlaamse overheid ter goedkeuring zal worden overgemaakt.

2. Individuele aanvragen (“paal volgt wagen”)

- a) Hoeveel aanvragen voor publieke laadpunten ontving de stad sinds de invoering van het principe “paal volgt wagen”, en hoeveel daarvan in de afgelopen drie jaar?
 - De aanvragen voor publieke laadpunten werden behandeld door de Vlaamse overheid. In totaal werden er 75 ingediende aanvragen door de Vlaamse overheid goedgekeurd:
 - 51 aanvragen voor “paal volgt wagen” die door burgers of ondernemingen werden ingediend.
 - 12 aanvragen voor “Paal volgt paal” (bij bestaande laadpalen die worden overbevraagd)
 - 12 aanvragen voor een strategische laadpaal.

Alle aanvragen gebeurden tussen 7 oktober 2022 en 7 oktober 2025.
- b) Hoeveel aanvragen werden goedgekeurd, geweigerd of zijn nog in behandeling?
 - De aanvragen voor publieke laadpalen worden behandeld door de Vlaamse overheid. Er werden in totaal 107 aanvragen ingediend. 32 aanvragen werden geweigerd, 75 aanvragen werden goedgekeurd. Er zijn geen aanvragen meer in behandeling. Er zijn momenteel wel nog 4 aanvragen waarvoor een locatie moet bepaald worden.
- c) Welke operationele criteria hanteert de stad vandaag bij de beoordeling van deze aanvragen?
 - De aanvragen voor publieke laadpunten worden beoordeeld door de Vlaamse overheid. De criteria werden vastgelegd in het Besluit van de Vlaamse Regering over de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen van 17 december 2021.

3. Bestaande publieke laadinfrastructuur

a) Hoeveel publieke, semipublieke en snellaadpunten telt Kortrijk momenteel?

- Kortrijk telt momenteel 114 publieke laadpalen (met telkens twee laadpunten) die zijn geplaatst binnen de concessies voor het plaatsen van publieke laadinfrastructuur die door Eandis/Fluvius of door de Vlaamse overheid werden georganiseerd.
- Volgens de data van Fluvius zijn er 317 publieke laadpunten, 839 semipublieke laadpunten en 86 snellaadpunten (met een vermogen van meer dan 22Kwh) op het grondgebied Kortrijk.

b) Kan per laadpunt een overzicht worden bezorgd van locatie, type (AC/DC/snellader), laadsnelheid en toegankelijkheid?

- Een overzicht van de beschikbare publieke en semipublieke laadpunten voor normaalladen en snelladen is publiek beschikbaar op www.milieuvriendelijkevoertuigen.be.

c) Welke gebruiksgegevens zijn beschikbaar (laadsessies, kWh, bezettingsgraad, storingen)?

De stad heeft geen rechtstreekse toegang tot deze gebruikersgegevens. De aanbieder of concessionaris zelf kan deze data via hun platformen raadplegen.

d) Zijn er laadpunten die structureel onderbenut of overbelast zijn?

- Ja.

4. Geplande locaties

a) Kan het stadsbestuur bevestigen dat de 10 locaties vermeld op kortrijk.be/laadpalen effectief zijn vastgelegd?

- De locaties vermeld op kortrijk.be/laadpalen werden uitgerust met laadinfrastructuur.

b) Op basis van welke objectieve criteria werd per locatie beslist om hier laadinfrastructuur te voorzien?

- De criteria voor de selectie van locaties voor laadinfrastructuur werd vastgelegd door het College van Burgemeester en Schepenen op 5 juni 2023.

c) Werden deze locaties geselecteerd binnen de Vlaamse concessie, op initiatief van de stad of op voorstel van private partners?

Op initiatief van de stad.

d) Welke timing wordt per locatie voorzien?

- De locaties vermeld op kortrijk.be/laadpalen werden reeds uitgerust met laadinfrastructuur.

5. Vlaamse leidraad en behoefteeraming

a) Bevestigt het stadsbestuur de ontvangst van de Vlaamse leidraad voor strategische laadplannen en de inschatting van de laadbehoefte per gemeente en deelgemeente?

- Ja

b) Welke minimale laadbehoefte werd voor Kortrijk vastgesteld voor 2028 en 2030?

- Personenwagens
 - Laadbehoefte 2028
 - Normaal: 9894 kW
 - Snel: 971 kW
 - Ultrasnel: 5189 kW
 - Laadbehoefte 2030
 - Normaal: 13020 kW
 - Snel: 1278 kW
 - Ultrasnel: 6828 kW
- Bestelwagens
 - Laadbehoefte 2028: 471 kW
 - Laadbehoefte 2030: 990 kW

- c) Werden deze gegevens reeds intern geanalyseerd en gebruikt bij locatiekeuzes?
- Neen.
- d) Is er overleg met Fluvius over netcapaciteit en mogelijke knelpunten?
- Fluvius is uiteraard een betrokken partner.

6. Samenwerking en subsidies

- a) Welke private actoren plaatsten de voorbije drie jaar laadinfrastructuur op Kortrijks grondgebied?
- De stad beschikt niet over een overzicht van welke actoren private of semipublieke laadinfrastructuur hebben geplaatst op het Kortrijks grondgebied.
- b) Via welke samenwerkingsvormen gebeurde dit?
- Behalve de concessie voor publieke laadpalen; geen.
- c) Maakt Kortrijk gebruik van Vlaamse of Europese subsidies voor laadinfrastructuur, en zo ja voor welke projecten en bedragen?
- De stad maakt geen gebruik van Vlaamse of Europese subsidies voor het plaatsen van publieke laadinfrastructuur.

SV 2025-147 van raadslid Carmen Ryheul van 17 december 2025
--

Vraag:

Over de niet-deelname van Stad Kortrijk aan de provinciale Testkaravaan (elektrische fietsen)

De provincie West-Vlaanderen organiseert sinds meerdere jaren de Testkaravaan, een initiatief waarbij inwoners van deelnemende gemeenten gedurende een afgebakende periode verschillende types (elektrische) fietsen kunnen uittesten. Het project richt zich in het bijzonder op korte verplaatsingen en woon-werkverkeer en wordt door de provincie voorgesteld als een vrijwillig en laagdrempelig sensibiliseringsinstrument. In [recente provinciale communicatie](#) wordt aangekondigd dat de Testkaravaan in 2026 opnieuw zal plaatsvinden in zes West-Vlaamse gemeenten, waarbij lokale besturen expliciet worden uitgenodigd om zich kandidaat te stellen.

Uit de publiek beschikbare informatie blijkt dat Kortrijk tot op heden nog nooit een deelnemende gemeente is geweest aan de Testkaravaan.

In het bestuursakkoord en meerjarenplan Kortrijk met BRIO 2026–2031 stelt het stadsbestuur nochtans dat het verder wil inzetten op een evenwichtig mobiliteitsbeleid, met onder meer aandacht voor de fiets en voor het faciliteren van deelmobiliteit binnen een regelgevend kader, in combinatie met andere vervoersmodi. In die context kan de provinciale Testkaravaan worden beschouwd als een activerend en informerend instrument dat burgers toelaat om op vrijwillige basis kennis te maken met alternatieve vervoersvormen.

Vragen

1. Is het college op de hoogte van de provinciale Testkaravaan en van de recente oproep van de provincie West-Vlaanderen in het kader van de editie 2026?
2. Kan het college toelichten waarom Kortrijk tot op heden nog nooit heeft deelgenomen aan dit provinciale initiatief?
3. Heeft de stad Kortrijk zich in het verleden kandidaat gesteld om deel te nemen aan de Testkaravaan?
 - Zo ja: in welk(e) jaar/jaren en met welk gevolg?
 - Zo neen: om welke redenen werd hiervan afgezien?
4. Werd hierover reeds overleg gepleegd met de provincie West-Vlaanderen of met de bevoegde provinciale diensten?
5. Ziet het college vandaag inhoudelijke, financiële of organisatorische drempels die deelname van Kortrijk aan de Testkaravaan bemoeilijken?
6. Hoe verhoudt de niet-deelname van Kortrijk aan de Testkaravaan zich tot de doelstelling in *Kortrijk met BRIO* om deelmobiliteit verder te faciliteren en te activeren?

7. Is het college bereid om deelname van Kortrijk aan een toekomstige editie van de Testkaravaan te onderzoeken in het kader van de uitvoering van het mobiliteitsbeleid zoals vooropgesteld in *Kortrijk met BRIO*?

Antwoord:

1. Is het college op de hoogte van de provinciale Testkaravaan en van de recente oproep van de provincie West-Vlaanderen in het kader van de editie 2026?

Ja, via de nieuwsbrief mobiliteit van de provincie West-Vlaanderen.

2. Kan het college toelichten waarom Kortrijk tot op heden nog nooit heeft deelgenomen aan dit provinciale initiatief?

Kortrijk heeft in het verleden al deelgenomen aan dit provinciale initiatief, zowel naar de inwoners toe als naar de werknemers van de stad Kortrijk (in het kader van het bedrijfsvervoerplan).

- *Zie: [Green Valley Suite](#) (in kader van de campagne september fietsmaand, van maandag 22 tot en met vrijdag 26 september 2014: de Testkaravaan voor Kortrijkse KMO's in de binnenstad)*
- *Zie: [Green Valley Suite](#) (in 2016 in kader van het bedrijfsvervoerplan). Deze deelname heeft ervoor gezorgd dat de stad zelf elektrische dienstfietsen heeft aangekocht en een systeem van fietslease aanbiedt aan haar werknemers.*

Heeft de stad Kortrijk zich in het verleden kandidaat gesteld om deel te nemen aan de Testkaravaan?

- Zo ja: in welk(e) jaar/jaren en met welk gevolg?
- Zo neen: om welke redenen werd hiervan afgezien?

Zie vraag 2.

3. Werd hierover reeds overleg gepleegd met de provincie West-Vlaanderen of met de bevoegde provinciale diensten?

Voor de oproep 2026 werd geen overleg gepleegd met de provincie West-Vlaanderen.

4. Ziet het college vandaag inhoudelijke, financiële of organisatorische drempels die deelname van Kortrijk aan de Testkaravaan bemoeilijken?

Neen.

5. Hoe verhoudt de niet-deelname van Kortrijk aan de Testkaravaan zich tot de doelstelling in *Kortrijk met BRIO* om deelmobiliteit verder te faciliteren en te activeren?

De Testkaravaan is geen vorm van deelmobiliteit, maar biedt inwoners de kans om gedurende twee weken gratis een elektrische fiets, speedpedelec of elektrische longtailfiets uit te proberen. Het initiatief is bedoeld om inwoners te overtuigen van de voordelen van elektrische vervoersmiddelen en te bevorderen dat ze kennis maken met duurzame mobiliteit.

6. Is het college bereid om deelname van Kortrijk aan een toekomstige editie van de Testkaravaan te onderzoeken in het kader van de uitvoering van het mobiliteitsbeleid zoals vooropgesteld in *Kortrijk met BRIO*?

Hoewel dit voorlopig niet aan de orde is kan dit in de toekomst steeds overwogen worden.

SV 2025-148 van raadslid Miet Callens van 22 december 2025

Vraag:

In 2026 zal de stad Kortrijk speciale aandacht geven aan de vrijwilligers. Vrijwilligers in Kortrijk zijn actief betrokken bij de socio-culturele-natuur organisaties, de sport en G-sport organisaties, de ouderenverenigingen, de LGBTQIA+ - organisaties, de jeugd- en studenten organisaties, enz.

- Heeft de stad Kortrijk een (bij benadering) zicht op het totaal aantal organisaties bij de bovenvermelde verenigingen en vooral het aantal vrijwilligers die werkzaam zijn bij die verenigingen en per groep van verenigingen?
- Welke (soort) initiatieven zal de stad ontwikkelen voor alle vrijwilligers? Initiatieven zowel met betrekking tot de werving van vrijwilligers, de begeleiding en opvolging van vrijwilligers, de bedanking van vrijwilligers, de promotie van het vrijwilligerswerk?
- Hoeveel financiële middelen wil de stad inzetten voor het ontwikkelen van een stadsbreed vrijwilligerswerk (d.w.z. ten gunste van alle vrijwilligers, niet alleen de vrijwilligers die actief zijn in stadsorganisaties)?
- Voor de vrijwilligers die actief zijn in stadsorganisaties (hoeveel en in welke segmenten?) worden middelen uitgetrokken om hen in de bloemetjes te zetten. Hoeveel financiële middelen worden hiervoor ingezet en komen de middelen voor die evenementen/bedankjes uit de werkingskost van het betrokken departement of komt dit uit een afzonderlijke post voor het vrijwilligerswerk?

Antwoord:

We hebben uw vraag in goede orde ontvangen en kunnen u hierop onderstaand antwoord verstrekken. In 2026 zal de stad Kortrijk speciale aandacht geven aan de vrijwilligers onder meer door het Internationaal Jaar van de Vrijwilliger (IVY). Vrijwilligers in Kortrijk zijn actief betrokken bij de socio-culturele-natuur organisaties, de sport en G-sport organisaties, de ouderenverenigingen, de LGBTQIA+ -organisaties, de jeugd- en studentenorganisaties, enz.

- Heeft de stad Kortrijk een (bij benadering) zicht op het totaal aantal organisaties bij de bovenvermelde verenigingen en vooral het aantal vrijwilligers dat werkzaam is bij die verenigingen en per groep van verenigingen?

Navraag bij de stadsdiensten geeft alvast deze cijfers:

- 330 erkende culturele en socio-culturele verenigingen
- 135 erkende sportverenigingen
- 104 jeugd(cultuur)verenigingen, jeugthuizen en een uitgebreide speelpleinwerking
- 22 erkende Kortrijkse ouderverenigingen
- 12 erkende verenigingen voor personen met een beperking
- 14-tal erkende studentenverenigingen
- 5 queerverenigingen
- ...

Het aantal vrijwilligers bij deze verenigingen is heel moeilijk in te schatten.

Ook zijn er nog talloze comités en verenigingen die niet erkend zijn bij de stad en ongetwijfeld ook op veel vrijwilligers steunen.

- Welke (soort) initiatieven zal de stad ontwikkelen voor alle vrijwilligers? Initiatieven zowel met betrekking tot de werving van vrijwilligers, de begeleiding en opvolging van vrijwilligers, de bedanking van vrijwilligers, de promotie van het vrijwilligerswerk?

Jaarlijks is er een gratis vormingsmoment voor alle externe verenigingen en organisaties in Kortrijk. De vorming focust op thema's als de werving & het behoud van vrijwilligers, nieuwe inzichten en kwaliteitsvol werken. De organisatie gebeurt in samenwerking met de teams sport, verenigingen,

gebiedswerk & jeugd. Deze samenwerking verloopt prima en kan de aanleiding zijn om het concept van een 'verenigingenacademie' verder te bekijken.

Ook wil de stad in 2026 een nieuw, centraal digitaal vrijwilligersplatform aanbieden dat alle interne werkingen en externe organisaties kunnen gebruiken. Dit platform moet de volledige vrijwilligerswerking ondersteunen: van de werving met vacatures tot de coaching, vorming & waardering van de vrijwilligers.

Op zondag 29 november 2026 organiseert de stad de eerste grootse vrijwilligersbeurs, met als doel zoveel mogelijk burgers te matchen met vrijwilligersorganisaties.

De promotie en zichtbaarheid van vrijwilligerswerk krijgt onder meer ook met het IVY een enorme boost. Ambassadeurs, filmpjes, aanstekelijke slogan, fotoshoot, zichtbaarheid op openbare plekken, uitgebreide promotie beurs,...

- Hoeveel financiële middelen wil de stad inzetten voor het ontwikkelen van een stadsbreed vrijwilligerswerk (d.w.z. ten gunste van alle vrijwilligers, niet alleen de vrijwilligers die actief zijn in stadsorganisaties)?

Dit is voorzien in het budget vrijwilligersbeleid:

- Vormingsbudget (jaarlijks) voor 1 extern vormingsmoment
- 20 000 EUR (tweejaarlijks) voor de organisatie en uitbouw van een vrijwilligersbeurs, als centraal instroom- en matchingsmoment tussen burgers en organisaties.
- 15 000 EUR (jaarlijks) voor de ontwikkeling van het vrijwilligersplatform voor ondersteuning van een kwaliteitsvolle vrijwilligerswerking intern en extern vb. door vorming, werving, efficiënt beheer, digitale mogelijkheden, inclusiviteit, begeleiding en ondersteuning van vrijwilligerscoördinatoren,...
- Voor de vrijwilligers die actief zijn in stadsorganisaties (hoeveel en in welke segmenten?) worden middelen uitgetrokken om hen in de bloemetjes te zetten. Hoeveel financiële middelen worden hiervoor ingezet en komen de middelen voor die evenementen/bedankjes uit de werkingskost van het betrokken departement of komt dit uit een afzonderlijke post voor het vrijwilligerswerk?

Stad Kortrijk telt momenteel ongeveer 1100 actieve vrijwilligers, verspreid over 75 subwerkingen. De grootse vrijwilligersgroepen situeren zich in: woonzorgcentra, wijkgericht sociaal werk, bibliotheek, musea en de OC's.

Waarderingsbudget komt niet uit de werkingskosten van de departementen maar wordt centraal beheerd binnen het vrijwilligersbeleid.

- 25 000 EUR attentiebudget voor de deelwerkingen: een budget van 25,00 EUR per vrijwilliger. Iedere dienst vult zelf in hoe ze dit budget met hun vrijwilligers besteden. Dit kan gaan van een activiteit tot taart, koffie, etentje,...
- 30 000 EUR budget voor centrale waardering: Pluspas, jaarlijks centraal vrijwilligersfeest, centraal vormingsaanbod voor interne vrijwilligers, vrijwilligerscafés, dag van de vrijwilliger,...

SV 2025-149 van raadslid Carmen Ryheul van 30 december 2025

Vraag:

Deelname van de stad Kortrijk aan het Vlaams project "gezonde warme maaltijden op school" – besluitvorming, participatie en financiële impact

Tijdens de gemeenteraad van mei 2025 gaf schepen van Sociale Zaken, Giovanni Saelens, in zijn antwoord op het voorstel tot beslissing van raadslid Nysa Vandersteene (IR 2 2025_VVB_00023 – gratis schoolmaaltijden) aan dat de stad Kortrijk dit jaar niet zou intekenen op het Vlaams project "gezonde maaltijden op school".

Daarbij werd onder meer verwezen naar:

- de aanzienlijke financiële impact voor de stad (geraamd op 650.000 à 700.000 euro per jaar voor ongeveer 9.000 leerlingen);
- het feit dat Vlaanderen wel communicatie had gevoerd, maar dat er nog geen concrete uitrol was voorgesteld aan de lokale besturen;
- het ontbreken van een expliciete vraag vanuit de scholen;
- en de wens van het stadsbestuur om eerst in dialoog met de scholen te gaan alvorens eventueel in te stappen.

In recente persberichtgeving (december 2025) lezen we echter dat Kortrijk wel degelijk deelneemt aan dit project en dat leerlingen in het kleuter- en lager onderwijs dagelijks een gezonde maaltijd op school krijgen, met een cofinanciering waarbij de lokale besturen instaan voor ongeveer 70% van de kost.

Deze informatie lijkt moeilijk te rijmen met de eerdere verklaringen in de gemeenteraad en roept vragen op over de gevolgde besluitvorming, de betrokkenheid van de scholen en de budgettaire consequenties voor de stad.

Vragen

1. Deelname en beleidswijziging

1. Kan het college bevestigen dat de stad Kortrijk momenteel deelneemt aan het Vlaams project “gezonde warme maaltijden op school”?
2. Sinds wanneer werd beslist om in te tekenen op dit project en vanaf wanneer worden de maaltijden effectief aangeboden?
3. Gaat het om een structurele instap of om een tijdelijk of beperkt project (pilotfase)?
4. Welke nieuwe elementen of omstandigheden hebben ertoe geleid dat het stadsbestuur alsnog besliste om in te tekenen, ondanks de verklaringen in mei 2025 dat dit financieel en beleidsmatig niet haalbaar was?

2. Participatie en dialoog met de scholen

5. Is het stadsbestuur, zoals aangekondigd in mei 2025, effectief in dialoog gegaan met de scholen over dit project?
6. Met welke scholen werd hierover overleg gepleegd?
7. In welke periode vonden deze gesprekken plaats?
8. Op welke manier werd dit overleg georganiseerd (individuele gesprekken, overleg met schooldirecties, koepels, schriftelijke bevraging...)?
9. Waren scholen zelf vragende partij om in te stappen in dit project?
 - Zo ja: welke scholen en wanneer werd deze vraag gesteld?
10. Werden ook bedenkingen of bezwaren geuit door scholen?
 - Zo ja: welke bezwaren en hoe werd hiermee rekening gehouden?
11. Werden alle scholen in het kleuter- en lager onderwijs in Kortrijk op gelijke wijze geconsulteerd?

3. Selectie en omvang van het project

12. Welke scholen nemen momenteel deel aan het project op het grondgebied van Kortrijk?
13. Hoeveel leerlingen worden hierdoor bereikt (opsplitsing kleuter- en lager onderwijs)?
14. Op basis van welke criteria werd beslist welke scholen wel of niet deelnemen?
15. Is het de bedoeling om dit project in de toekomst uit te breiden naar andere scholen?

4. Financiële impact voor de stad Kortrijk

16. Wat is de actuele kostprijs van dit project voor de stad Kortrijk in 2025?
17. Wat is de geraamde jaarlijkse kost op kruissnelheid?
18. Welk bedrag wordt per leerling gedragen door:
 - de Vlaamse overheid;
 - de stad Kortrijk;
 - eventueel andere partners?
19. Hoe verhoudt deze kost zich tot de eerder geciteerde raming van 650.000 à 700.000 euro per jaar?
20. Werde deze uitgave budgettair voorzien in het meerjarenplan of de begroting van de stad?
 - Zo ja: onder welke budgetpost?
 - Zo nee: via welke begrotingswijziging of kredietaanpassing wordt dit gefinancierd?
21. Heeft deze beslissing gevolgen voor andere beleidsdomeinen of sociale uitgaven van de stad?

5. Besluitvorming en informatie aan de gemeenteraad

22. Welk orgaan heeft finaal beslist om in te tekenen op dit project?
23. Werde de gemeenteraad vooraf of achteraf geïnformeerd over deze beslissing?

- Zo ja: wanneer en op welke manier?
 - Zo nee: waarom niet, gelet op de belangrijke financiële impact?
6. Flankerend beleid rond lege brooddozen
24. De schepen gaf in mei 2025 aan liever in te zetten op structurele maatregelen om te vermijden dat kinderen met lege brooddozen naar school komen.
- Welke concrete initiatieven werden in 2025 door of met steun van de stad Kortrijk genomen om dit probleem aan te pakken?
25. Werden hierbij samenwerkingen opgezet met externe partners of lokale verenigingen (bv. Lions Club Mercurius)?
26. Op welke manier heeft de stad deze initiatieven ondersteund (financieel, logistiek, administratief, data-aanlevering...) en voor welk bedrag?

Antwoord:

1. Deelname en beleidswijziging

1. Kan het college bevestigen dat de stad Kortrijk momenteel deelneemt aan het Vlaams project “gezonde warme maaltijden op school”?

Ja

2. Sinds wanneer werd beslist om in te tekenen op dit project en vanaf wanneer worden de maaltijden effectief aangeboden?

De stad diende de aanvraag in op 14 oktober 2025. Er werd ingetekend om een bestaand project te continueren gedurende dit schooljaar.

3. Gaat het om een structurele instap of om een tijdelijk of beperkt project (pilotfase)?

Het betreft een tijdelijk project tot het einde van dit schooljaar.

4. Welke nieuwe elementen of omstandigheden hebben ertoe geleid dat het stadsbestuur alsnog besliste om in te tekenen, ondanks de verklaringen in mei 2025 dat dit financieel en beleidsmatig niet haalbaar was?

Cfr eerdere verklaringen in mei 2025 wil Kortrijk geen financiële middelen inbrengen. De subsidieoproep werd versoepeld en liet toe nu ook reguliere personeelsinzet in te geven als eigen inbreng. Door reguliere middelen in te brengen, kon via de subsidieoproep een hefboom gecreëerd worden om de bestaande projecten die getrokken worden door externe partners (Brooddoosnodig via vzw Enchanté en Brooddoosverrijking via de Lions Clubs) tot het einde van het schooljaar verder te zetten.

2. Participatie en dialoog met de scholen

5. Is het stadsbestuur, zoals aangekondigd in mei 2025, effectief in dialoog gegaan met de scholen over dit project?

Ja.

6. Met welke scholen werd hierover overleg gepleegd?

Dit werd besproken op de diverse overlegplatforms (Dagelijks bestuur Lokaal Overlegplatform en Algemene vergadering, AV's...) waar alle scholen op uitgenodigd zijn.

7. In welke periode vonden deze gesprekken plaats?

Najaar 2025

8. Op welke manier werd dit overleg georganiseerd (individuele gesprekken, overleg met schooldirecties, koepels, schriftelijke bevraging...)?

Zowel tijdens individuele gesprekken met de scholen die al deelnamen aan de projecten Brooddoosnodig en Brooddoosverrijking als op de algemene overleggen waar alle scholen uitgenodigd zijn.

9. Waren scholen zelf vragende partij om in te stappen in dit project?

- Zo ja: welke scholen en wanneer werd deze vraag gesteld?

De scholen die al beroep deden op de projecten Brooddoosnodig en Brooddoosverrijking waren vragende partij om dit verdergezet te zien. Er kwamen geen vragen van scholen die expliciet een nieuw of aanvullend aanbod willen ten gevolge van de subsidieoproep.

10. Werden ook bedenkingen of bezwaren geuit door scholen?

- Zo ja: welke bezwaren en hoe werd hiermee rekening gehouden?

Nee

11. Werden alle scholen in het kleuter- en lager onderwijs in Kortrijk op gelijke wijze geconsulteerd?

Alle lagere scholen kunnen beslissen in te tekenen op Brooddoosnodig van vzw Enchanté en kunnen op die manier beroep doen op het aanbod dat t.g.v. de subsidie gecontinueerd en versterkt wordt.

3. Selectie en omvang van het project

12. Welke scholen nemen momenteel deel aan het project op het grondgebied van Kortrijk?

MPI De Pottelberg, basisschool Sint-Jozef, basisschool Drie Hofsteden en basisschool De Sprong zijn de lagere scholen die al deelnamen aan Brooddoosnodig via vzw Enchanté en als deelnemende scholen voor de subsidie gelden.

13. Hoeveel leerlingen worden hierdoor bereikt (opsplitsing kleuter- en lager onderwijs)?

School	Aantal kinderen	Basis, lager of kleuter
De Sprong	132	Basis
BS Drie Hofsteden	364	Basis
MPI Pottelberg	238	Lager
BS St Jozef	321	Basis

Basis = lager + kleuter

14. Op basis van welke criteria werd beslist welke scholen wel of niet deelnemen?

Het betreft een verderzetting van een bestaand project; dit lopende project was dus het criterium.

15. Is het de bedoeling om dit project in de toekomst uit te breiden naar andere scholen?

Scholen kiezen zelf of ze deelnemen aan Brooddoosnodig van vzw Enchanté.

4. Financiële impact voor de stad Kortrijk

16. Wat is de **actuele kostprijs** van dit project voor de stad Kortrijk in 2025?

Er wordt via bestaande middelen €46.166,8 aan cofinanciering ingebracht in het project. Zoals eerder geduid betreft dit reguliere personeelsmiddelen en is dit geen 'kost' voor de stad.

17. Wat is de geraamde **jaarlijkse kost** op kruissnelheid?

Het huidige project loopt in 2026 en is voor 6 maanden. De vermelde kostprijs is dus ook de jaarlijkse kost binnen de contouren van dit project.

18. Welk bedrag wordt per leerling gedragen door:

- de Vlaamse overheid: €61.559,25 totaal
- de stad Kortrijk: €46.166,8 totaal
- eventueel andere partners? De scholen (via vzw Enchanté) en de Lions Club Mercurius zijn betrokken partners

19. Hoe verhoudt deze kost zich tot de eerder geciteerde raming van 650.000 à 700.000 euro per jaar?

Deze bedragen gingen uit van intekenen op de oproep voor alle leerlingen in alle Kortrijkse basisscholen. Er werd in de huidige oproep enkel ingetekend voor de vier scholen die reeds deelnamen aan Brooddoosnodig.

20. Werd deze uitgave budgettair voorzien in het meerjarenplan of de begroting van de stad?

- Zo ja: onder welke budgetpost?
- Zo nee: via welke begrotingswijziging of kredietaanpassing wordt dit gefinancierd?

Ja, het betreft enkel personeelsinzet van personeel dat reeds voorzien was in het meerjarenplan.

21. Heeft deze beslissing gevolgen voor andere beleidsdomeinen of sociale uitgaven van de stad?

Nee.

5. Besluitvorming en informatie aan de gemeenteraad

22. Welk orgaan heeft finaal beslist om in te tekenen op dit project?

Het college van Burgemeester en schepenen.

23. Werd de gemeenteraad vooraf of achteraf geïnformeerd over deze beslissing?

- Zo ja: wanneer en op welke manier?
- Zo nee: waarom niet, gelet op de belangrijke financiële impact?

Neen. Het CBS is bevoegd op basis van artikel 56 decreet lokaal bestuur.

6. Flankerend beleid rond lege brooddozen

24. De schepen gaf in mei 2025 aan liever in te zetten op **structurele maatregelen** om te vermijden dat kinderen met lege brooddozen naar school komen.

- Welke concrete initiatieven werden in 2025 door of met steun van de stad Kortrijk genomen om dit probleem aan te pakken?
Het sociaal beleid zet in op een outreachend beleid om via brugfiguren, zowel in basis- als secundair onderwijs, leerlingen en gezinnen op te sporen waar financiële moeilijkheden zijn die bijvoorbeeld lege brooddozen tot gevolg hebben. Zij kunnen zo gericht worden aangemeld bij het OCMW waar de gepaste financiële steun kan worden voorzien als behoefte is en aan alle voorwaarden is voldaan.

25. Werden hierbij samenwerkingen opgezet met externe partners of lokale verenigingen (bv. Lions Club Mercurius)?

Ja.

26. Op welke manier heeft de stad deze initiatieven ondersteund (financieel, logistiek, administratief, data-aanlevering...) en voor welk bedrag?

Enchanté vzw (Brooddoosnodig) en Lions Clubs Mercurius (Brooddoosverrijking, samenwerking met WAAK en de andere Lions Clubs) zijn betrokken bij de opmaak van de subsidieoproep en worden zoals voorheen flankerend ondersteund. Om de werking van Brooddoosverrijking, die zich richt op secundaire scholen, te bestendigen tot het einde van het schooljaar werd eenmalig een bedrag van €5.000 ondersteuning toegekend.

SV 2026-006 van raadslid Philippe Dejaegher van 15 januari 2026

Vraag:

Kostprijs verwijderen van rode lijnen op de voetpaden in Kortrijk Centrum

Vorig jaar werden door een aantal Kortrijkse verenigingen rode lijnen aangebracht op de voetpaden en openbaar domein in Kortrijk Centrum.

Ik diende daaromtrent een interpellatie in met ondermeer de vraag wie deze rode lijnen zou verwijderen en wie zou opdraaien voor de kosten .

Ondertussen verneem ik dat de stadsdiensten deze rode lijnen hebben verwijderd.

Mijn concrete vraag is wat de kostprijs van deze reiniging is geweest en of deze kost werd verhaald op de initiatiefnemers of dat deze kost door de Stad Kortrijk werd gedragen.

Antwoord:

De rode streep werd intussen effectief verwijderd door de stadsdiensten. Voor deze opdracht werd in totaal 75,5 arbeidsuren geregistreerd. Conform het nieuwe retributiereglement bedraagt het uurtarief voor een medewerker van niveau D €42,40. De totale kostprijs voor de uitgevoerde werken komt daarmee op €3.201,20.

De factuur werd ondertussen opgemaakt door team Nette Stad en wordt overgemaakt aan de betrokken organisatie.

Naam school/ gebouw	Asbestattest/inventaris	
Athena Campus DrieHofsteden bovenbouw	asbestinventaris	
Athena Campus DrieHofsteden tienerschool + OKAN	asbestinventaris	
Bsisschool DrieHofsteden	asbestinventaris	
Athena campus ter Bruyninge OV1 OV2 OV3	asbestinventaris	
Athena OV4	asbestinventaris	
Centrumschool	Asbestattest	
Kleuterbos	Asbestattest	
vbs de Watermolen	asbestinventaris	
Gemeenteschool KOLibrieHalenplein	asbestinventaris	
Gemeenteschool KOLibrieKooigemplaats	asbestinventaris	
Damiaanschool Kortrijk	asbestinventaris	
VBS 't Fort	asbestinventaris	
Basisschool Sint-Jozef	asbestinventaris	
Basisschool Sint-Paulus	asbestinventaris	
Basisschool Sint-TheresiaOudenaardsesteenweg	asbestinventaris	
Basisschool Sint-Theresia (wijkafdeling Kleuters)	asbestinventaris	
Basisschool 't Fort	asbestinventaris	
Basisschool OLV van Vlaanderen	asbestinventaris	
Basisschool 't Hoge	asbestinventaris	
De Tandem kleuter	Asbestattest	
De Tandem Lager	Asbestattest	
BS De Dobbelsteen	asbestinventaris	
Athena Heule	asbestinventaris	
Athena campus ter Bruyninge OV1 OV2 OV3	asbestinventaris	
Athena OV4	asbestinventaris	
Bubao DE SPRONG	Asbestattest	
Buurtschool V-TEX	Asbestattest	
BEMOK	Asbestattest	
Spes Nostra Heule	asbestinventaris	
vbs Spes Nostra KL	asbestinventaris	
Villaatje KL	asbestinventaris	
Fatima KL	asbestinventaris	
vbs Spes Nostra L	asbestinventaris	
vbs Spes Nostra L	asbestinventaris	
Sint-Theresiaschool Rollegem	Asbestattest	
POER	Asbestattest	
t Biekorfje	Asbestattest	
Wijkschool	Asbestattest	
VBS Bellegem	Asbestattest	
De Levensboom	Asbestattest	
BS Rodenburg	Asbestattest	
VBS Pius X	asbestinventaris	
Don Bosco Kinderland	in opmaak	
GO! BS Het Open Groene	asbestinventaris	
Don Boscocollege	Asbestattest	

Guldensporencollege Harelbeke B	Asbestinventaris	
Guldensporencollege Harelbeke X	Asbestinventaris	
Guldensporencollege Internaat	neen	
Guldensporencollege Plein	Asbestinventaris	
Guldensporencollege Kaai 2	neen	
Guldensporencollege Kaai 3	Asbestinventaris	
Guldensporencollege Zuid	Asbestinventaris	
Guldensporencollege CLW	Asbestinventaris	
Guldensporencollege Engineering	Asbestinventaris	
School mdet de bijbel 'De Ark'	opgevraagd	
Athena Pottelberg	asbestinventaris	
RHIZO Lifestyle en sport	Asbestattest	
RHIZO Hotelschool	Asbestattest	
RHIZO Zorgkracht	asbestinventaris	
OLV Vlaanderen	asbestinventaris	
Lage Kouter	asbestinventaris	
Hoge Kouter	asbestinventaris	
Secundaire freinetschool 'vier	asbestinventaris	
Kleine Kunstgalerij	asbestinventaris	
De Baai	asbestinventaris	
Sint-Amandsbasisschool Noord	asbestinventaris	
STAM Z	Asbestattest	
Stam Zuid Wielewaal	Asbestattest	
PTI techniek en design	inventaris of attest	
PTI Tuinbouw	inventaris of attest	

	0477 130296
	0478 427858
	0496 176917
	0496 485420

--
