

SV 2026-009 van raadslid Carmen Ryheul van 20 januari 2026

Vraag:

Brandveiligheid, noodprocedures en preventieve controles in het Kortrijkse uitgaansleven

De recente, tragische gebeurtenissen in Crans-Montana hebben aangetoond hoe snel een incident in een uitgaansomgeving kan escaleren tot een grootschalig drama wanneer brandveiligheid, evacuatiemogelijkheden en noodrespons onder druk komen te staan.

Ook in Kortrijk zijn er cafés, nachtclubs en evenementenlocaties met een hoge bezoekersdichtheid, soms met beperkte in- en uitgangen en occasioneel gebruik van vuurwerk- of pyrotechnische effecten in gesloten ruimtes. In dat kader wens ik een duidelijk en feitelijk overzicht te verkrijgen van het bestaande beleids- en controlekader.

Vragen

1. Kan het stadsbestuur toelichten welke procedures, noodplannen of draaiboeken momenteel bestaan voor het omgaan met een grootschalig incident in het Kortrijkse uitgaansleven (zoals brand, paniek of noodzakelijke evacuatie), en welke stadsdiensten of hulpdiensten hierbij betrokken zijn?
2. Worden horecazaken en nachtclubs met beperkte in- en uitgangen systematisch gecontroleerd op brandveiligheid en evacuatiecapaciteit?
 - Zo ja, met welke frequentie gebeuren deze controles?
 - Hoeveel van dergelijke controles vonden plaats in de periode 2023–2025, opgesplitst per jaar?
3. Is er binnen Kortrijk een specifiek beleid, reglement of richtlijn van toepassing op het gebruik van:
 - vuurwerk,
 - ijsfonteinen,
 - of andere pyrotechnische effecten in gesloten horecazaken of evenementenlocaties?Zo ja, kan dit kader kort worden toegelicht.
4. Werden de voorbije drie jaar in Kortrijk incidenten of vaststellingen geregistreerd in het uitgaansleven die verband hielden met:
 - brandgevaar,
 - rookontwikkeling,
 - paniek,
 - of problematische evacuaties?Indien ja, om hoeveel gevallen ging het?
5. Overweegt het stadsbestuur, eventueel naar het voorbeeld van andere steden, een meer proactieve en preventieve aanpak, met gerichte controles of sensibilisering van uitbaters rond brandveiligheid en noodprocedures?

Antwoord:

1. Kan het stadsbestuur toelichten welke procedures, noodplannen of draaiboeken momenteel bestaan voor het omgaan met een grootschalig incident in het Kortrijkse uitgaansleven (zoals brand, paniek of noodzakelijke evacuatie), en welke stadsdiensten of hulpdiensten hierbij betrokken zijn?
 - *Het in de gemeenteraad goedgekeurde ANIP van de stad Kortrijk is hierop van toepassing. Er worden jaarlijks oefeningen gehouden om deze procedures te testen en ervoor te zorgen dat alle betrokken diensten ze voldoende kennen.*
 - *In geval van specifieke, grootschalige evenementen worden aparte veiligheidsdocumenten opgemaakt (bv. Sinksen) volgens dezelfde principes en procedures als het ANIP.*
 - *Betrokken stadsdiensten: noodplanningscoördinator, preventiedienst, communicatiedienst, team economie, team evenementen. Afhankelijk van het soort incident kunnen ook verschillende andere diensten betrokken worden.*

- *Betrokken hulpdiensten: Brandweer Fluvia, onze medische partners (AZ Groeninge, Rode Kruis, Federaal Gezondheidsinspecteur), PZ Vlas, PSH en afhankelijk van het incident mogelijks ook Federale politie en provinciale hulpdiensten.*

- 2. Worden horecazaken en nachtclubs met **beperkte in- en uitgangen** systematisch gecontroleerd op brandveiligheid en evacuatiecapaciteit?
 - *Ja.*

Op vaste momenten moet een controle door de brandweer worden aangevraagd:

 - a) *bij een aanvraag in het evenementenloket wordt nagegaan of er een brandpreventieverslag is,*
 - b) *bij elke verbouwingen of functiewijzigingen moet een horecazaak verplicht een brandpreventieverslag aanvragen.*
 - *Daarnaast worden nieuwe uitbaters die een bestaande horecazaak overnemen aangemaand om een brandpreventieverslag aan te vragen, ook al is dit niet wettelijk verplicht.*

 - o Zo ja, met welke frequentie gebeuren deze controles?

Deze controles zijn afhankelijk van de hierboven vermelde gebeurtenissen.
 - o Hoeveel van dergelijke controles vonden plaats in de periode 2023–2025, opgesplitst per jaar?

De brandweer en de stad houden een archief bij van alle brandpreventieverslagen, maar geen cijfers over hoeveel verslagen van welke soort er zijn.

- 3. Is er binnen Kortrijk een specifiek beleid, reglement of richtlijn van toepassing op het gebruik van:
 - o vuurwerk,
 - o ijsfonteinen,
 - o of andere pyrotechnische effecten
in gesloten horecazaken of evenementenlocaties?

Zo ja, kan dit kader kort worden toegelicht.
 - *Ja. Dit is cfr. art. 221 APV verboden.*
 - *Een horecazaak mag geen pyrotechnische effecten voorzien binnen in hun inrichting. Indien ze dit wel zouden willen doen, is dit mogelijk door een risicoanalyse op te vragen bij degene die deze pyrotechnische effecten installeert en hanteert en een afwijking te vragen op het APV aan de burgemeester.*

- 4. Werden de voorbije drie jaar in Kortrijk incidenten of vaststellingen geregistreerd in het uitgaansleven die verband hielden met:
 - o brandgevaar,
 - o rookontwikkeling,
 - o paniek,
 - o of problematische evacuaties?

Indien ja, om hoeveel gevallen ging het?
 - *Het is niet mogelijk om cijfers te trekken uit de data rond deze specifieke parameters. Navraag leert dat er in de afgelopen jaren geen merkwaardige incidenten hebben plaatsgevonden met slachtoffers.*

- 5. Overweegt het stadsbestuur, eventueel naar het voorbeeld van andere steden, een **meer proactieve en preventieve aanpak**, met gerichte controles of sensibilisering van uitbaters rond brandveiligheid en noodprocedures?
 - *Wat regelgeving betreft is stad Kortrijk een voortrekker in de regio. Op advies van HVZ Fluvia werd in 2024 een eenduidig reglement inzake brandveiligheid opgenomen in het APV.*
 - *Wat sensibilisering betreft wordt er momenteel door de stad en Brandweer Fluvia gewerkt aan een campagne rond brandveiligheid in het uitgaansleven.*

SV 2026-022 van raadslid Carmen Ryheul van 4 maart 2026

Vraag:

Overtredingen op het boerkaverbod/de wetgeving inzake gezichtsbedekking

De federale wetgeving verbiedt het volledig bedekken van het gelaat in de openbare ruimte wanneer dit de identificatie verhindert. In de praktijk wordt dit doorgaans vastgesteld onder de inbreuk “verbergen van het gelaat in een openbare plaats zodat de identificatie verhindert wordt”.

Sinds het wegvallen van de mondmaskerplicht lijken er bovendien situaties te ontstaan waarbij volledige gezichtsbedekking wordt benaderd via combinaties (bv. hoofddoektype met gezichtsmasker). Voor een consequente en rechtszekere handhaving is het belangrijk dat duidelijke richtlijnen bestaan en dat vaststellingen correct en volledig worden geregistreerd.

Daarnaast kan gezichtsbedekking niet alleen om religieuze redenen voorkomen, maar ook om criminele redenen (bv. om snelle identificatie te bemoeilijken bij feiten zoals vandalisme, diefstal met of zonder geweld, vechtpartijen, ...).

Daarom is het relevant dat de gemeenteraad een helder beeld krijgt van de omvang van het fenomeen en de wijze waarop hier lokaal mee wordt omgegaan.

1) Cijfers en registratie

- Kan u voor de periode 2020 t.e.m. 2025 de jaarlijkse cijfers bezorgen voor Politiezone VLAS (Kortrijk–Kuurne–Lendeledede), opgesplitst per gemeente (Kortrijk, Kuurne, Lendeledede):
 - aantal vaststellingen/interventies i.v.m. gezichtsbedekking waarbij identificatie verhindert werd;
 - aantal opgemaakte processen-verbaal;
 - aantal GAS-vaststellingen (indien van toepassing) en opgelegde sancties;
 - aantal gevallen waarin geen PV/GAS werd opgemaakt na een interventie.
- Kan u voor Kortrijk bijkomend (indien beschikbaar) een onderverdeling bezorgen per wijk/sector (bv. wijkwerking/politie-indeling) en/of per deelgemeente.
- Welke registratiecode(s)/kwalificatie(s) gebruikt Politiezone VLAS hiervoor in haar registratiesysteem (bv. omschrijving “verbergen van het gelaat in een openbare plaats zodat de identificatie verhindert wordt”)?
- Indien bepaalde deeltijfers niet automatisch kunnen worden gerapporteerd (bv. omwille van de manier van registreren):
 - welke cijfers kunnen wél automatisch worden gerapporteerd en welke niet;
 - welke alternatieve methode kan gebruikt worden (handmatige extractie/steekproef/aanpassing registratie) om toch een betrouwbaar beeld te geven;
 - of de zone bereid is om de registratie voortaan zo in te richten dat deze cijfers structureel rapporteerbaar worden.

2) Combinatie met mondmasker en medische uitzonderingen

- Hoeveel vaststellingen (2020–2025) hadden specifiek betrekking op combinaties van hoofddoek/hijab (of gelijkaardig) met een mondmasker/gezichtsbedekking?
- Welke richtlijn(en) hanteert Politiezone VLAS vandaag voor situaties waarin iemand een mondmasker draagt zonder duidelijke noodzaak?
 - Bestaat er een korpsnota/instructie? Zo ja: datum, korte inhoud, hoe/aan wie werd deze gecommuniceerd, en kan u (als bijlage of als duidelijke samenvatting) de concrete beslissingsregels bezorgen die de politie hanteert bij vaststellingen?
 - Hoe wordt omgegaan met een ingeroepen gezondheidsreden: volstaat een mondelinge verklaring, of wordt een objectieve indicatie gevraagd (bv. attest tonen/verklaren zonder medische details te registreren), en hoe wordt dit uniform afgewogen t.o.v. de nood aan identificatie?

3) Handhaving in de praktijk

- Welke stappen worden in de praktijk gevolgd bij een vaststelling (aanspreken, identificatie, vordering om gelaat zichtbaar te maken, vaststelling PV/GAS, ...)?
- Bestaan er interne richtlijnen over proportionaliteit en prioriteiten (bv. evenementen, stationsomgeving, uitgaansbuurten, ...)?

- In de gevallen waar geen PV/GAS wordt opgesteld: welke categorieën van redenen worden gebruikt (bv. geen identificatie verhinderd, vrijwillige naleving, foutieve kwalificatie, andere prioriteiten, ...), en hoeveel gevallen per categorie (2020–2025)?
- 4) Opvolging en resultaten
- Kan u, voor 2020–2025, aangeven wat de uitkomst was van de opgemaakte dossiers (bv. geseponeerd, boete opgelegd, minnelijke schikking, veroordeling, ...) voor zover deze informatie beschikbaar is op lokaal niveau? Indien niet beschikbaar: kan u minstens het aantal doorgestuurde dossiers en het aantal terugmeldingen (bv. sepot/andere beslissing) meedelen, voor zover lokaal gekend?
 - Is er overleg met het parket of andere bevoegde instanties over de kwalificatie en opvolging van deze feiten? Zo ja, wat zijn de afspraken.
- 5) Beleid, evaluatie en preventie
- Acht u de huidige werkwijze en middelen binnen Politiezone VLAS voldoende om de federale wetgeving inzake gezichtsbedekking consequent te handhaven? Indien niet: welke bijkomende middelen/richtlijnen zijn volgens u nodig?
 - Wordt de problematiek (incl. combinaties met mondkmaskers) periodiek geëvalueerd binnen de zone of met het stadsbestuur? Zo ja, wanneer voor het laatst en met welke conclusies.
 - Overweegt de stad Kortrijk (eventueel samen met Politiezone VLAS) preventieve/informatieve communicatie over de regels rond gezichtsbedekking en identificatie? Zo ja, welke initiatieven; zo nee, waarom niet.
 - Is er een analyse gemaakt van eventuele veiligheidsrisico's door niet-identificeerbare personen in de publieke ruimte (bv. in relatie tot diefstallen, vandalisme, vechtpartijen,...)? Zo ja, kan u de belangrijkste bevindingen delen en aangeven of er incidenten gekend zijn waarbij gezichtsbedekking een rol speelde (aantal en type, 2020–2025).

Antwoord:

1. Cijfers en registratie

- Kan u voor de periode 2020 t.e.m. 2025 de jaarlijkse cijfers bezorgen voor Politiezone VLAS (Kortrijk–Kuurne–Lendeledede), opgesplitst per gemeente (Kortrijk, Kuurne, Lendeledede):
 - aantal vaststellingen/interventies i.v.m. gezichtsbedekking waarbij identificatie verhinderd werd;
interventies in 2020: 1, in 2021: 2, in 2024: 2 en in 2025: 2 (1 ervan in 2025 in Lendeledede, al de rest in Kortrijk)
 - aantal opgemaakte processen-verbaal;
in 2024: 3, in 2025: 1
 - aantal GAS-vaststellingen (indien van toepassing) en opgelegde sancties;
in 2024: 2 GASdossiers, waarvan 1 resulteerde in een boete
 - aantal gevallen waarin geen PV/GAS werd opgemaakt na een interventie.
Af te leiden uit bovenstaande. Dit kan verschillende redenen hebben, bijvoorbeeld omdat de persoon niet meer ter plaatse werd aangetroffen of omdat werd vastgesteld dat het niet om verboden gezichtsbedekkende kledij ging.

De interventies zonder PV:

- 2020: persoon niet meer aangetroffen
- 2021: In beide gevallen was persoon meewerkend en deed deze nikab of gezichtsbedekking uit
- 2024
 - IV 8535: wordt gesproken over burka. Burka bedekt enkel haar/nek. Is niet strafbaar.
 - IV 25694: gaat ook over burka, idem als hierboven
- 2025:
 - IV 20587: hier kon geverbaliseerd geweest zijn. Vermoedelijk niet gedaan omdat persoon meewerkte (persoon kon worden geïdentificeerd en was volledig ongekend, bevond zich ook in een voertuig).

- IV 28256: melding die laattijdig werd gedaan over een verdacht voertuig waarin 2 vrouwen met burka zouden zitten. Burka niet strafbaar. Gezien laattijdige melding geen ploeg meer gestuurd.

PV in 2025 was tijdens patrouille -> geen melding in interventie want ambtshalve vastgesteld PV's in 2024

- 2122/24 -> was n.a.v. SOM (stationsumgeving) toezicht dat vervat is in IV 28980/24.
- 21798/24 -> was n.a.v. toezicht station. Ambtshalve vastgesteld, geen interventie 22424/24 -> Ambtshalve vastgesteld tijdens patrouille.
- Kan u voor Kortrijk bijkomend (indien beschikbaar) een onderverdeling bezorgen per wijk/sector (bv. wijkwerking/politie-indeling) en/of per deelgemeente.

Kortrijk: Vlamingenstraat, Sint-Sebastiaanslaan, Korte Steenstraat, Hoog Mosscher, Vuurkruiserslaan, Zwevegemsestraat, Oudenaardsesteenweg

PV's

Kortrijk: Burgemeester Reynaertstraat, Stationsplein, Grote Markt, Zwevegemsestraat

- Welke registratiecode(s)/kwalificatie(s) gebruikt Politiezone VLAS hiervoor in haar registratiesysteem (bv. omschrijving "verbergen van het gelaat in een openbare plaats zodat de identificatie verhinderd wordt")?

De PV's worden inderdaad onder 'Overtreding strafwetboek - Verbergen gelaat in een openbare plaats zodat de identificatie wordt verhinderd' gekwalificeerd. Dit zit vervat in de federale nomenclatuur.

In de nomenclatuur van de meldingen/interventies komt dit feit op zich niet voor. Het zit dus onder verschillende 'aard feit'. Er werd daarom gezocht op de vrije tekst.

- Indien bepaalde deeltijfers niet automatisch kunnen worden gerapporteerd (bv. omwille van de manier van registreren):
 - welke cijfers kunnen wél automatisch worden gerapporteerd en welke niet; Voor interventies moet op tekst gezocht worden, wat niet waterdicht is, maar gezien het meestal om de meldingsnomenclatuur gaat, is er geen uniformiteit.
- welke alternatieve methode kan gebruikt worden (handmatige extractie/steekproef/aanpassing registratie) om toch een betrouwbaar beeld te geven; Er zijn geen geschikte alternatieven.
- of de zone bereid is om de registratie voortaan zo in te richten dat deze cijfers structureel rapporteerbaar worden.

Gezien miniem aantal feiten lijkt dit niet nodig.

2. Combinatie met mondmasker en medische uitzonderingen

- Hoeveel vaststellingen (2020–2025) hadden specifiek betrekking op combinaties van hoofddoek/hijab (of gelijkaardig) met een mondmasker/gezichtsbedekking?
1 niet, de andere wel.
- Welke richtlijn(en) hanteert Politiezone VLAS vandaag voor situaties waarin iemand een mondmasker draagt zonder duidelijke noodzaak?
 - Bestaat er een korpsnota/instructie? Zo ja: datum, korte inhoud, hoe/aan wie werd deze gecommuniceerd, en kan u (als bijlage of als duidelijke samenvatting) de concrete beslissingsregels bezorgen die de politie hanteert bij vaststellingen?

Neen, de federale regelgeving is van toepassing.

- Hoe wordt omgegaan met een ingeroepen gezondheidsreden: volstaat een mondelinge verklaring, of wordt een objectieve indicatie gevraagd (bv. attest tonen/verklaren zonder medische details te registreren), en hoe wordt dit uniform afgewogen t.o.v. de nood aan identificatie?

Geen richtlijn daaromtrent. Beslissingsruimte van vaststellende ploeg. Bij twijfel kan de wachtofficier geraadpleegd worden om inschatting te maken.

3. Handhaving in de praktijk

- Welke stappen worden in de praktijk gevolgd bij een vaststelling (aanspreken, identificatie, vordering om gelaat zichtbaar te maken, vaststelling PV/GAS, ...)? Betrokkenen worden aangesproken en geïdentificeerd. Er wordt gevraagd om het gezicht te ontbloten.
- Bestaan er interne richtlijnen over proportionaliteit en prioriteiten (bv. evenementen, stationsomgeving, uitgaansbuurten, ...)?

Federale regelgeving is op hele grondgebied van toepassing.

- In de gevallen waar geen PV/GAS wordt opgesteld: welke categorieën van redenen worden gebruikt (bv. geen identificatie verhinderd, vrijwillige naleving, foutieve kwalificatie, andere prioriteiten, ...), en hoeveel gevallen per categorie (2020–2025)?

Bij medewerking / gevolg geven aan de vraag om gelaat niet meer te bedekken (2 X in 2021 en 1X in 2025)

Verder vaak geen GAS pv omdat melding niet strafbaar is (onderscheid burka & nikab).

4. Opvolging en resultaten

- Kan u, voor 2020–2025, aangeven wat de uitkomst was van de opgemaakte dossiers (bv. geseponeerd, boete opgelegd, minnelijke schikking, veroordeling, ...) voor zover deze informatie beschikbaar is op lokaal niveau? Indien niet beschikbaar: kan u minstens het aantal doorgestuurde dossiers en het aantal terugmeldingen (bv. sepot/andere beslissing) meedelen, voor zover lokaal gekend? Hiervoor dienen we u door te verwijzen naar de diensten van het parket.
- Is er overleg met het parket of andere bevoegde instanties over de kwalificatie en opvolging van deze feiten? Zo ja, wat zijn de afspraken.

Nee

5. Beleid, evaluatie en preventie

- Acht u de huidige werkwijze en middelen binnen Politiezone VLAS voldoende om de federale wetgeving inzake gezichtsbedekking consequent te handhaven? Indien niet: welke bijkomende middelen/richtlijnen zijn volgens u nodig?

Ja

- Wordt de problematiek (incl. combinaties met mondklappers) periodiek geëvalueerd binnen de zone of met het stadsbestuur? Zo ja, wanneer voor het laatst en met welke conclusies.

Nee

- Overweegt de stad Kortrijk (eventueel samen met Politiezone VLAS) preventieve/informatieve communicatie over de regels rond gezichtsbedekking en identificatie? Zo ja, welke initiatieven; zo nee, waarom niet.

Nee, er wordt aan elke melding gevolg gegeven. Dat zullen we blijven doen.

- Is er een analyse gemaakt van eventuele veiligheidsrisico's door niet-identificeerbare personen in de publieke ruimte (bv. in relatie tot diefstallen, vandalisme, vechtpartijen,...)? Zo ja, kan u de belangrijkste bevindingen delen en aangeven of er incidenten gekend zijn waarbij gezichtsbedekking een rol speelde (aantal en type, 2020–2025).

Nee.

SV 2026-024 van raadslid Carmen Ryheul van 10 maart 2026

Vraag:

Misbruik van parkeerkaarten voor personen met een handicap: handhaving, cijfers en evaluatie van handyPark

In de media verschenen opnieuw meerdere artikels over het oneigenlijk gebruik van parkeerkaarten voor personen met een handicap, waaronder:

- een artikel in *Het Laatste Nieuws* van 19 februari 2026 over misbruik van de kaart van een overleden ouder;
- een artikel in *Krant van West-Vlaanderen* van 19 januari 2026 met een gelijkaardige casus;
- en eind december berichtgeving waarin Kortrijk een hardere aanpak aankondigt (Focus-WTV – “Kortrijk wil misbruik parkeerkaarten harder aanpakken”)

Het onderwerp sluit aan bij mijn eerdere schriftelijke vraag 2021_SV_00038 – parkeerplaatsen voor personen met een handicap (ingediend op 22 april 2021).

In het antwoord toen werd onder meer gesteld:

- dat er in Kortrijk ongeveer 3.000 parkeerkaarten in omloop zijn;
- dat er 135 voorbehouden plaatsen in de binnenstad zijn en ongeveer 400 op het volledige grondgebied;
- dat het gebruik van die plaatsen permanent gemonitord wordt en bij nood wordt uitgebreid;
- dat er geen acties met/door PZ VLAS georganiseerd waren;
- en dat het toezicht vooral via Parko verloopt, met integratie van de Handi2Park-opvraagmogelijkheid in de software. Ter illustratie voor 2020 werden 183 GAS-vaststellingen op voorbehouden minder-validenplaatsen vermeld en 26 ongeldige kaarten die een GAS-bon of naheffing kregen. PZ VLAS stelde toen geen ambtshalve inbreuken vast en er waren geen takelingen/wielklemmen/rijbewijs- of kaartintrekkingen om die reden.

Daarnaast is er de verdere uitrol van de digitale registratie/app handyPark, waarover *Het Nieuwsblad* op 17 december 2025 melding maakte van een problematische invoering en het aflopen van de gedoogperiode op 31/10/2025.

Deze combinatie van (1) herhaald misbruik en (2) digitalisering die in de praktijk voor burgers niet altijd vlot loopt, maakt een actuele stand van zaken over handhaving, cijfers, annuleringen en communicatie noodzakelijk.

A. Actualisatie en opvolging van 2021_SV_00038 (met respect voor de antwoorden toen)

Hierbij herhaal ik mijn vragen uit 2021_SV_00038, met de vraag om die te actualiseren (per jaar en tot op het moment van beantwoording)

1. Hoeveel parkeerkaarten voor personen met een handicap zijn er momenteel in Kortrijk in omloop (meest recente beschikbare cijfer)? Met daarbij graag de evolutie per jaar sinds 2021.
2. Hoeveel parkeerplaatsen voor personen met een handicap telt Kortrijk vandaag? Met een opsplitsing: binnenstad / volledig grondgebied (zoals in 2021), en evolutie sinds 2021.
3. Welk potentieel ziet het college vandaag (2026) nog voor bijkomende aanleg van parkeerplaatsen voor personen met een handicap? Welke concrete locaties/dossiers zijn in onderzoek of voorzien (indien van toepassing)?
4. In 2021 werd geantwoord dat er geen acties met/door PZ VLAS georganiseerd waren.
 - Hoeveel (gezamenlijke) grootschalige controles/acties zijn er intussen (2021–heden) georganiseerd met PZ VLAS en/of Parko?
 - Wanneer vonden die plaats en wat waren de resultaten (vaststellingen, PV's, GAS, takelingen, ...)?

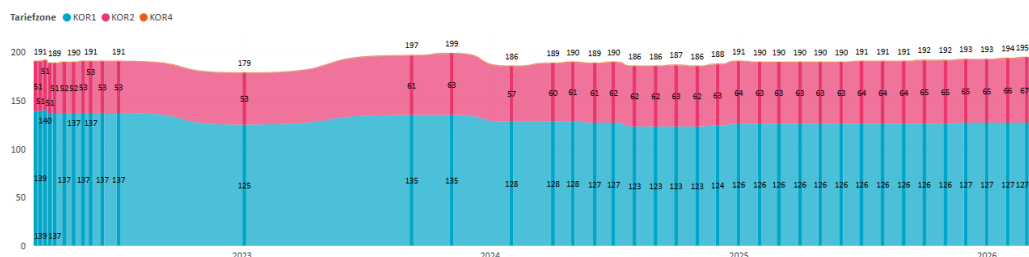
5. Hoeveel inbreuken werden vastgesteld op parkeren op een plaats voor personen met een handicap (zonder geldige titel/kaart), opgesplitst per jaar sinds 2021 en met opsplitsing Parko / PZ VLAS (voor zover bevoegd en beschikbaar)?
 6. In hoeveel gevallen sinds 2021 werd bij misbruik overgegaan tot wielklem, takeding of andere bestuurlijke maatregel? Opsplitsing Parko / politie waar mogelijk.
 7. Hoeveel parkeerkaarten werden sinds 2021 ingehouden wegens oneigenlijk gebruik of fraude (indien dit binnen bevoegdheden/registraties valt)?
- B. Misbruik "klassiek" (kaart op naam, titularis niet aanwezig, vervallen/ingetrokken/overleden titularis)
8. Beschikt Parko/stad/politie over cijfers sinds 2021 inzake vermoedelijk misbruik (bv. titularis niet aanwezig, kaart van overleden persoon, kaart vervallen/ingetrokken)? Graag per jaar: aantal vaststellingen en gevolg (GAS, PV, waarschuwing, ...).
 9. Wordt er structureel gewerkt met handyPark-controle (zoals in 2021 werd aangegeven), en zijn er sinds 2021 verbeteringen/updates doorgevoerd in de controleprocedures?
- C. HandyPark-invoering: boetes, annuleringen, communicatie (na einde gedoogperiode 31/10/2025)
10. Hoeveel boetes werden uitgeschreven wegens niet-registratie in handyPark vanaf 1/11/2025 (na de gedoogperiode), opgesplitst:
 - 1/11/2025–31/12/2025 (totaal)
 - per maand (of per kwartaal) in 2026 tot meest recente datum
 11. Hoeveel van deze boetes werden geannuleerd, en om welke hoofdredenen (bv. technische fout, registratie alsnog aangetoond, onduidelijke communicatie, foutieve vaststelling, ...)? Graag aantallen per categorie.
 12. Hoeveel bezwaarschriften/klachten ontving Parko/stad sinds 1/11/2025 over handyPark, en hoeveel werden gegrond verklaard?
 13. Welke communicatie werd door stad/Parko gevoerd rond:
 - einde gedoogperiode (31/10/2025),
 - start boetes (vanaf 1/11/2025),
 - en de correcte werkwijze voor inwoners én bezoekers?
 - Welke bijkomende communicatieacties plant het college, gelet op de gemelde problemen?

Antwoord:

A. Actualisatie en opvolging van 2021_SV_00038 (met respect voor de antwoorden toen)

Hierbij herhaal ik mijn vragen uit 2021_SV_00038, met de vraag om die te actualiseren (per jaar en tot op het moment van beantwoording)

1. Hoeveel parkeerkaarten voor personen met een handicap zijn er momenteel in Kortrijk in omloop (meest recente beschikbare cijfer)? Met daarbij graag de evolutie per jaar sinds 2021. De FOD geeft deze cijfers (per stad) niet vrij.
2. Hoeveel parkeerplaatsen voor personen met een handicap telt Kortrijk vandaag? Met een opsplitsing: binnenstad / volledig grondgebied (zoals in 2021), en evolutie sinds 2021. Op datum van vandaag zijn er binnen de R36 131 parkeerplaatsen beschikbaar, voor het ganse grondgebied zijn dit volgens InterVlaanderen 474 plaatsen. (Dit laatste cijfer houden wij zelf niet bij). De evolutie binnen de betalende zones houden we wel bij, er is een stijging op te merken sinds 2024. Binnen de betalende zone zijn op datum van vandaag 196 plaatsen.



3. Welk potentieel ziet het college vandaag (2026) nog voor bijkomende aanleg van parkeerplaatsen voor personen met een handicap? Welke concrete locaties/dossiers zijn in onderzoek of voorzien (indien van toepassing)?

Het betreft een vraag- en noodgestuurd model, waarbij maximale toegankelijkheid voor mensen met een beperkte mobiliteit centraal staat — maar enkel waar nodig en/of noodzakelijk. Het is dus niet de bedoeling dat we proactief op zoek gaan naar locaties om deze voorzieningen te plaatsen, zonder dat zich daar een nood stelt.

Wel worden deze bij heraanleg van het openbaar domein of bij nieuwe ontwikkelingen systematisch meegenomen.

4. In 2021 werd geantwoord dat er geen acties met/door PZ VLAS georganiseerd waren.
- Hoeveel (gezamenlijke) grootschalige controles/acties zijn er intussen (2021–heden) georganiseerd met PZ VLAS en/of Parko?
Team mobiliteit en parkeren en PZ Vlas hebben geen grootschalige acties ondernomen.
 - Wanneer vonden die plaats en wat waren de resultaten (vaststellingen, PV's, GAS, takelingen, ...)?

5. Hoeveel inbreuken werden vastgesteld op parkeren op een plaats voor personen met een handicap (zonder geldige titel/kaart), opgesplitst per jaar sinds 2021 en met opsplitsing Parko / PZ VLAS (voor zover bevoegd en beschikbaar)?

Het niet voorliggen van de kaart is geen vast veld in onze software, bijgevolg wordt dit door de handhaver in een vrij veld ingevuld. Een vaststelling kon dus ook worden opgemaakt indien de kaart onleesbaar of vervallen was.

In 2021 werden 199 GAS-vaststellingen opgemaakt.

In 2022 werden 267 GAS-vaststellingen opgemaakt.

In 2023 werden 142 GAS-vaststellingen opgemaakt.

In 2024 werden 58 GAS-vaststellingen opgemaakt. In de loop van 2024 werd de handhaving van deze parkeerplaatsen een bevoegdheid van de politie.

Onmiddellijke inningen door politie sedert mei 2024 (wijziging vaststellingen steeds via parket)

2024 : 6 onmiddellijke inningen

2025 : 55 onmiddellijke inningen - 13 processen-verbaal wegens onterecht gebruik

2026 (tot 08/04) : 45 onmiddellijke inningen - 2 processen-verbaal wegens onterecht gebruik

6. In hoeveel gevallen sinds 2021 werd bij misbruik overgegaan tot wielklem, takeling of andere bestuurlijke maatregel? Opsplitsing Parko/ politie waar mogelijk.
Team mobiliteit en parkeren registreerde geen gevallen.
15 processen-verbaal uitgeschreven door de PZ vlas. De politie gebruikt inderdaad handypark.control.

7. Hoeveel parkeerkaarten werden sinds 2021 ingehouden wegens oneigenlijk gebruik of fraude (indien dit binnen bevoegdheden/registraties valt)?

De FOD Sociale Zekerheid is bevoegd voor het intrekken van parkeerkaarten bij vastgestelde fraude.

B. Misbruik “klassiek” (kaart op naam, titularis niet aanwezig, vervallen/ingetrokken/overleden titularis)

8. Beschikt Parko/stad/politie over cijfers sinds 2021 inzake vermoedelijk misbruik (bv. titularis niet aanwezig, kaart van overleden persoon, kaart vervallen/ingetrokken)? Graag per jaar: aantal vaststellingen en gevolg (GAS, PV, waarschuwing, ...).

Dit werd niet op een dergelijke wijze bijgehouden, vermits zulks onmogelijk nagegaan – laat staan opgelijst – kon worden. Immers :

- 1) In se gaat het hier om “valsheid in geschriften” en/of “gebruik van valse stukken”, zoals bedoeld in de artikelen 196 en 197 van het Strafwetboek. Strafrechtelijke delicten veronderstellen steeds de aanwezigheid van een intentioneel element (lees: de kwaadwillige bedoeling om bepaalde regels te omzeilen). Welnu, wanneer een welbepaald feit voor het eerst voorvalt en de overtreder zich beroept op een vergetelheid, onwetendheid... dan bestaat er geen enkele juridische grond om al onmiddellijk tot “kwade trouw” te besluiten. Men mag in dit kader immers nooit uit het oog verliezen dat GAS4-vaststellingsverslagen

geen bijzondere bewijswaarde (zoals een klassiek politieel PV), doch slechts informatieve waarde hebben, wat maakt dat het woord van de overtreder gelijkwaardig is en de sanctionerend ambtenaar geen enkele juridisch onderbouwde grond heeft om dit woord in twijfel te trekken.

- 2) Bovendien werden verweerschriften vaak gestoffeerd met een verklaring van de houder van de parkeerkaart, waarin beweerd werd dat deze laatste zich mee in het voertuig bevond. De waarachtigheid hiervan kon onmogelijk nagegaan worden en bovendien heeft de sanctionerend ambtenaar wettelijk geen bevoegdheid om bijkomende onderzoekshandelingen te (laten) stellen. Opnieuw bestaat er geen enkele valabele grond om dergelijke verklaringen naast zich neer te leggen.
 - 3) Tot slot zijn er de overtredders die niet reageren op briefwisseling. Wanneer het om een eerste vergrijp gaat, kan men bezwaarlijk misbruik afleiden uit hun stilzwijgen, vermits 1) “misbruik” niet vermoed wordt en bijgevolg aangetoond moet worden door de sanctionerend ambtenaar en 2) het stilzwijgen op verschillende manieren kan uitgelegd worden (bv. men wil geen energie stoppen in een verloren zaak, men vergat verweer in te dienen, enz.)
9. Wordt er structureel gewerkt met handyPark-controle (zoals in 2021 werd aangegeven), en zijn er sinds 2021 verbeteringen/updates doorgevoerd in de controleprocedures?
Ja.

C. HandyPark-invoering: boetes, annuleringen, communicatie (na einde gedoogperiode 31/10/2025)

10. Hoeveel boetes werden uitgeschreven wegens niet-registratie in handyPark vanaf 1/11/2025 (na de gedoogperiode), opgesplitst:
- 1/11/2025–31/12/2025 (totaal)
 - Per maand (of per kwartaal) in 2026 tot meest recente datum
- Er worden geen boetes of retributies uitgeschreven wegens het niet registreren -in handyPark. Parko schrijft enkel retributies uit wanneer geen geldige parkeersessie werd gestart; dit kan om diverse redenen zijn.
11. Hoeveel van deze boetes werden geannuleerd, en om welke hoofdredenen (bv. technische fout, registratie alsnog aangetoond, onduidelijke communicatie, foutieve vaststelling, ...)? Graag aantallen per categorie.
- Na registratie in Handypark voorziet ons gedoogbeleid een eenmalige annulering van vaststellingen. Naar aanleiding daarvan werden:
- In november 2025 werden 367 retributies geannuleerd.
In december 2026 werden 207 retributies geannuleerd.
In januari 2026 werden 127 retributies geannuleerd.
In februari 2026 werden 118 retributies geannuleerd.
12. Hoeveel bezwaarschriften/klachten ontving Parko/stad sinds 1/11/2025 over handyPark, en hoeveel werden gegrond verklaard?
- We registreerden 328 mails rond handypark. Dit zijn niet noodzakelijk klachten of bezwaarschriften. Het kunnen ook vragen zijn. Dossiers die conform het gedoogbeleid geannuleerd worden, belanden niet in de procedure van een betwisting.
13. Welke communicatie werd door stad/Parko gevoerd rond:
- Einde gedoogperiode (31/10/2025),
 - start boetes (vanaf 1/11/2025),
 - en de correcte werkwijze voor inwoners én bezoekers?
 - Welke bijkomende communicatieacties plant het college, gelet op de gemelde problemen?

Tijdens de gemeenteraadszittingen werd al uitvoerig geantwoord over de gevoerde communicatie. Er zal geen bijkomende communicatie meer volgen.

SV 2026-025 van raadslid Carmen Ryheul van 18 maart 2026

Vraag:

Menswaardige begrafenis voor mensen in armoede in Kortrijk, opvolgingsvraag

In 2021 stelde ik een schriftelijke vraag (SV 2021_00068) omtrent de organisatie van begrafenissen voor mensen in armoede in Kortrijk. Uit het antwoord van het stadsbestuur bleek toen onder meer dat er geen structurele overeenkomst of raamcontract bestond met een begrafenisondernemer, maar dat ad hoc werd gewerkt, en dat het OCMW werkt met maximumbedragen en een reglementaire tussenkomst.

Daarnaast werd aangegeven dat:

- de stad enkel tussenkomt indien er geen nabestaanden zijn die de begrafenis organiseren;
- families in principe vrije keuze hebben van begrafenisondernemer, binnen vastgelegde maximumbedragen;
- het aantal tussenkomsten relatief beperkt maar structureel aanwezig is.

Sindsdien zijn we meerdere jaren verder en beschikt Kortrijk over een nieuw bestuursakkoord en meerjarenplan 2026-2031, waarin wordt ingezet op een “sterk empowerend sociaal beleid” voor mensen die het moeilijk hebben.

Tegelijk blijft armoede een reële uitdaging in Kortrijk, zoals ook blijkt uit de omgevingsanalyse waarin onder meer het aantal leefloners, betalingsmoeilijkheden en kwetsbare huishoudens wordt opgevolgd.

Gelet op het belang van een waardig afscheid, en de richtlijnen van de VVSG (2013) rond een menswaardige begrafenis, dringt een actualisatie en evaluatie van het beleid zich op.

1. Afspraken met begrafenisondernemers
 - Heeft de stad/het OCMW ondertussen een structurele afspraak of raamovereenkomst afgesloten met één of meerdere begrafenisondernemers voor begrafenissen van mensen in armoede?
 1. Zo ja, met welke ondernemer(s) en wat zijn de concrete afspraken (prijs, inhoud van het pakket, dienstverlening)?
 2. Zo neen, waarom werd dit – ondanks de VVSG-aanbevelingen – nog steeds niet uitgewerkt?
 - Is het bestuur van plan om dit op korte termijn te evalueren en alsnog structureel te organiseren?
2. Inhoud van de tussenkomst
 - Wat omvat vandaag concreet de tussenkomst van stad/OCMW bij een begrafenis voor mensen in armoede (bv. kist, crematie/begrafenis, plechtigheid, vervoer, drukwerk, concessie, ...)?
 - Welke maximumbedragen worden momenteel gehanteerd en wanneer werden deze voor het laatst aangepast?
3. Toekenningsvoorwaarden
 - Wat zijn de actuele lokale voorwaarden om in aanmerking te komen voor een tussenkomst in de kosten van een begrafenis?
 - Werden deze voorwaarden sinds 2021 gewijzigd of verstrengd/verruimd?
4. Cijfers en evolutie
 - Hoeveel keer heeft de stad/het OCMW vanaf januari 2021 tot heden een begrafenis voor mensen in armoede georganiseerd of financieel ondersteund? Graag een overzicht per jaar, opgesplitst tussen tussenkomsten via stad en via OCMW.
 - Wat is de totale kostprijs per jaar voor het lokaal bestuur?
5. Budget en meerjarenplanning
 - Werd er in het meerjarenplan 2026-2031 een raming opgenomen voor deze uitgaven?
 1. Zo ja, onder welke beleidsdoelstelling, actie of budgetpost is dit terug te vinden?

2. Zo neen, waarom werd hiervoor geen expliciete raming voorzien, gelet op het structurele karakter van deze uitgaven?
-
6. Evaluatie en beleidsvisie
 - Werd het beleid rond begrafenissen voor mensen in armoede sinds 2021 geëvalueerd?
 - Hoe past dit binnen het bredere sociale beleid van de stad, dat inzet op ondersteuning van kwetsbare groepen?
 - Overweegt het bestuur bijkomende maatregelen om de menswaardigheid en uniformiteit van deze dienstverlening te garanderen?

Antwoord:

1. Afspraken met begrafenisondernemers

- Heeft de stad/het OCMW ondertussen een structurele afspraak of raamovereenkomst afgesloten met één of meerdere begrafenisondernemers voor begrafenissen van mensen in armoede?
 1. Zo ja, met welke ondernemer(s) en wat zijn de concrete afspraken (prijs, inhoud van het pakket, dienstverlening)?
 2. Zo neen, waarom werd dit – ondanks de VVSG-aanbevelingen – nog steeds niet uitgewerkt?
- Is het bestuur van plan om dit op korte termijn te evalueren en alsnog structureel te organiseren?

Momenteel is er nog geen raamovereenkomst met een begrafenisondernemer. De betrokken diensten van het OCMW en de stad stemmen de afspraken en interne procedures af. Zodra alles op punt staat wordt de aanbesteding uitgeschreven met een beschrijving van de verwachtingen naar de begrafenisondernemer toe.

2. Inhoud van de tussenkomst

- Wat omvat vandaag concreet de tussenkomst van stad/OCMW bij een begrafenis voor mensen in armoede (bv. kist, crematie/begravenis, plechtigheid, vervoer, drukwerk, concessie, ...)?
- Welke maximumbedragen worden momenteel gehanteerd en wanneer werden deze voor het laatst aangepast?

Vandaag omvat een begrafenis voor mensen in armoede het lijkenvervoer, de kist/urne, de crematie en uitstrooiing of ter aardebestelling (zoals beschreven in de laatste wil) en eventueel een eenvoudig grafteken. We voorzien momenteel geen: grafzerk, naamplaat, bloemen, concessie, ceremonie of dienst, drukwerk, koffietafel en dergelijke.

Voor de tussenkomst in begrafeniskosten geldt een barema, vastgesteld in 2001 op € 1.000 voor een teraardebestelling en € 1.250 voor een crematie. Deze bedragen zijn gekoppeld aan de gezondheidsindex en worden jaarlijks geïndexeerd. Sinds de laatste aanpassing op 01/01/2026 bedragen de maxima respectievelijk € 1.760,98 en € 2.622,10.

3. Toekenningsvoorwaarden

- Wat zijn de actuele lokale voorwaarden om in aanmerking te komen voor een tussenkomst in de kosten van een begrafenis?
- Werden deze voorwaarden sinds 2021 gewijzigd of verstrengd/verruimd?

Indien er geen nabestaanden zijn en niemand de regeling van de begrafenis op zich neemt, komt de stad tussen. Wanneer er nabestaanden zijn van de behoeftige overledene wordt er gekeken in hoeverre zij de kosten op zich kunnen nemen. Het OCMW kan een sociaal en financieel onderzoek uitvoeren ifv de onderhoudsplicht.

4. Cijfers en evolutie

- Hoeveel keer heeft de stad/het OCMW vanaf januari 2021 tot heden een begrafenis voor mensen in armoede georganiseerd of financieel ondersteund? Graag een overzicht per jaar, opgesplitst tussen tussenkomsten via stad en via OCMW.
- Wat is de totale kostprijs per jaar voor het lokaal bestuur?

Aantal per jaar en kostprijs, begrafenis georganiseerd door de stad:

- 2021: 14 – 10.079,20 €, waarvan 1.703,00 € teruggevorderd
- 2022: 16 – 12.062,80 €, waarvan 4.355,95 € teruggevorderd
- 2023: 23 – 25.923,70 €, waarvan 4.669,20 € teruggevorderd
- 2024: 17 – 20.949,60 €, waarvan 3.649,97 € teruggevorderd
- 2025: 12 – 13.779,20 €, waarvan 2.030,62 € teruggevorderd

Aantal per jaar en totale kostprijs, financieel ondersteund door OCMW:

- 2021: 8 - €13.397,89, waarvan €2.645,40 teruggevorderd
- 2022: 11 - €25.151,38, waarvan €7.264,98 teruggevorderd
- 2023: 5 - €9.425,04, waarvan €1.041,31 teruggevorderd
- 2024: 3 - €6.521,05, waarvan €2.455,22 teruggevorderd
- 2025: 3 - €5.094,98, waarvan €689,03 teruggevorderd

5. Budget en meerjarenplanning

- Werd er in het meerjarenplan 2026-2031 een raming opgenomen voor deze uitgaven?
 1. Zo ja, onder welke beleidsdoelstelling, actie of budgetpost is dit terug te vinden?
 2. Zo nee, waarom werd hiervoor geen expliciete raming voorzien, gelet op het structurele karakter van deze uitgaven?

Deze terugkerende uitgave wordt jaarlijks voorzien in de begroting op budgetpost 13002 613002.

Voor de financiële ondersteuning vanuit het OCMW gaat het over 90000/6481075.

6. Evaluatie en beleidsvisie

- Werd het beleid rond begrafenissen voor mensen in armoede sinds 2021 geëvalueerd?
- Hoe past dit binnen het bredere sociale beleid van de stad, dat inzet op ondersteuning van kwetsbare groepen?
- Overweegt het bestuur bijkomende maatregelen om de menswaardigheid en uniformiteit van deze dienstverlening te garanderen?

Er wordt op permanente basis gemonitord. Indien uit deze opvolging blijkt dat bijstellingen nodig zijn met het oog op een kwaliteitsvolle en menswaardige dienstverlening, worden de nodige aanpassingen tijdig doorgevoerd.

SV 2026-027 van raadslid Marleen Dierickx van 19 maart 2026

Vraag:

Wijkgericht sociaal werk

De volledige transformatie naar wijkgericht sociaal werk is nu een 4-tal jaar achter de rug.

In alle wijkteams (stad en deelgemeenten) zijn er multidisciplinaire teams aan de slag.

Vragen:

1. Kan je ons een overzicht bezorgen van de openingsuren van elk wijkteam? (uren waarop mensen uit de

- buurt langs kunnen gaan, voor een afspraak/activiteit,...)
2. Zijn deze openingsuren gewijzigd doorheen de voorbije 4 jaar?
 3. Hoeveel inwoners komen er gemiddeld langs per jaar in een wijkteamcentrum? (graag cijfers/centrum)
 4. Wat is op vandaag de gemiddelde caseload voor een maatschappelijk werker (voltijds werknemer)?
 5. Hoeveel tijd kan een fulltime maatschappelijk werker gemiddeld spenderen aan outreachend werk/week? (huisbezoeken, pro-actieve initiatieven in de publieke ruimte...)
 6. Hoe verhoudt deze outreachende taak zich tgo hulpverleningsbegeleiding in het centrum zelf (in uren, workload)?
 7. Kan je ons een globaal overzicht geven van de outreachende taken van een maatschappelijk werker?
 8. Wordt de caseload vermindert als de outreachende opdrachten in het gedrang komen?

Antwoord:

1. Kan je ons een overzicht bezorgen van de openingsuren van elk wijkteam? (uren waarop mensen uit de buurt langs kunnen gaan, voor een afspraak/activiteit,...)

| Wijkcentrum | Locatie | Dagdeel/dag | Maandag | Dinsdag | Woensdag | Donderdag | Vrijdag |
|--------------------|--------------------|-------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Overleie | Overleie | VM | 9u - 12u | 9u - 12u | | | 9u - 12u |
| | | NM | | | 13u30 - 17u00 | 13u30 - 17u00 | |
| Zonnewijzer | Zonnewijzer | VM | 8u30 - 13u30 | 8u30 - 12u00 | 8u30 - 12u00 | 8u30 - 12u | 8u30 - 12u |
| | | NM | | 12u00 - 17u00 | 12u - 17u00 | 12u - 17u00 | 12u - 17u00 |
| | Venning | VM | | | | 11u - 12u30 | |
| | | NM | 13u30 - 16u00 | | 13u30 - 16u00 | | 13u30 - 16u00 |
| Conde | Bildings | VM | | 9u - 12u | | | 9u - 12u |
| | | NM | | 13u30 - 16u30 | 13u30 - 16u30 | 13u30 - 16u30 | |
| | Lange munte | VM | | | 9u - 12u | | |
| | | NM | | | | | |
| | tHuis | VM | | | | | |
| | | NM | 13u30 - 16u30 | | | | |
| Zevenkamer (Heule) | Zevenkamer (Heule) | VM | 9u - 12u | 9u - 12u | 9u - 12u | 9u - 12u | 9u - 12u |
| | | NM | 13u30 - 16u30 | 13u30 - 16u30 | | | |
| Minne(Bissegem) | Minne(Bissegem) | VM | | 9u - 12u | | 9u - 12u | 9u - 12u |
| | | NM | | | | 13u30 - 16u30 | |
| Marke | Marke | VM | 9u - 13u | 9u - 12u | 9u - 12u | 9u - 12u | 9u - 13u |
| | | NM | | 12u00 - 17u00 | 12u00 - 17u00 | 12u00 - 17u00 | |
| Zuidelijke Rand | Aalbeke | VM | | | | | |
| | | NM | | 13u30 - 16u30 | 13u30 - 16u30 | | |
| | Bellegem | VM | 9u - 12u | | 9u - 12u | | |
| | | NM | | | | | |

2. Zijn deze openingsuren gewijzigd doorheen de voorbije 4 jaar?

Ja.

3. Hoeveel inwoners komen er gemiddeld langs per jaar in een wijkteamcentrum? (graag cijfers/centrum)

| Wijkcentrum | Unieke bezoekers/2025 | Aantal bezoeken/2025 |
|-------------------------------------|-----------------------|----------------------|
| WKC Overleie | 596 | 13 923 |
| WKC De Zonnewijzer | 1695 | 38 063 |
| WKC Bildings/ De Condé/ Lange Munte | 966 | 19 297 |
| WKC De Zevenkamer | 990 | 24 852 |
| WKC de Vlaskapelle | 312 | 4464 |
| WKC Marke | 821 | 10 716 |
| WKC Zuidelijke rand | 589 | 9456 |

4. Wat is op vandaag de gemiddelde caseload voor een maatschappelijk werker (voltijds werknemer)?

Op dit moment is de gemiddelde caseload per maatschappelijk werker (VTE) 45,6 dossiers.

5. Hoeveel tijd kan een fulltime maatschappelijk werker gemiddeld spenderen aan outreachend werk/week? (huisbezoeken, pro-actieve initiatieven in de publieke ruimte...)

Binnen het wijkgericht sociaal werk worden verschillende functies uitgevoerd door personen met de titel 'maatschappelijk werker'. Afhankelijk van de rol, zal het aandeel outreachend werken verschillen. Er wordt verwacht dat er binnen elke rol outreachend gewerkt wordt in functie van preventie en dienstverlening dicht bij de burger.

Belangrijk hierbij is dat de organisatie van het wijkgericht sociaal werk, zoals dat vandaag is uitgebouwd, de facto vertrekt vanuit een outreachende benadering. Outreachend werken is geen bijkomende opdracht, maar vormt een fundamenteel onderdeel van de basisvisie op hoe het sociaal werk in de stad georganiseerd wordt.

Dit vertaalt zich in een brede waaier aan praktijken. Dat kan gaan van huisbezoeken, intake op verplaatsing en aanwezigheid op vindplaatsen vanuit specifieke expertise, tot deelname aan infosessies rond relevante thema's en inspraakmomenten in en met de buurt. Daarnaast omvat dit ook toeleiding naar acties binnen wijkteams of bij partners voor individuele dossiers, evenals het opzetten van buurtacties, samenwerking met lokale stakeholders en aanwezigheid in andere organisaties (zoals scholen).

6. Hoe verhoudt deze outreachende taak zich tgo hulpverleningsbegeleiding in het centrum zelf (in uren, workload)?

Outreachend werken is een grondhouding die zich niet vertaalt in aantal uren.

De rol bepaalt hoe dit ingevuld wordt maar het is een opdracht van iedereen om dit binnen zijn functie vorm te geven.

7. Kan je ons een globaal overzicht geven van de outreachende taken van een maatschappelijk werker?

Zie het antwoord op vraag 5.

8. Wordt de caseload verminderd als de outreachende opdrachten in het gedrang komen?

Neen, de caseload kan hierdoor niet dalen.

SV 2026-028 van raadslid Carmen Ryheul van 20 maart 2026

Vraag:

Gevolgen voor Kortrijk van de bijgestuurde besparingsoefening bij De Lijn

Tijdens de gemeenteraad van 16 maart 2026 werd gedebatteerd over de geplande besparingen bij De Lijn en de mogelijke impact daarvan op Kortrijk en de vervoerregio Kortrijk. In de berichtgeving na die gemeenteraad werd onder meer gesteld dat de impactberekening nog lopende is, dat op antwoord van de minister wordt gewacht en dat er geen afspraak was dat lokale besturen juridische stappen zouden zetten.

In de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement van 18 maart 2026 gaf minister De Ridder bijkomende toelichting bij de besparingsoefening bij De Lijn. Daarbij bevestigde zij dat de door de Vlaamse Regering opgelegde besparing van 35,5 miljoen euro op het aanbod volledig behouden blijft. Daarnaast lichtte zij toe dat de raad van bestuur van De Lijn bijkomend een optimalisatie-oefening van 17 miljoen euro had beslist, waarvan minstens 8,5 miljoen euro niet langer op het aanbod maar op de interne werking van De Lijn zou worden gezocht.

Daardoor blijft vanuit het oogpunt van de vervoerregio's sprake van een besparingsoefening van 44 miljoen euro, aangezien de 17 miljoen euro bijkomende optimalisatie volgens de minister al mee vervat zat in de eerder voorgelegde plannen en daarvan slechts 8,5 miljoen euro wordt verschoven naar de interne werking.

Uit de plenaire bespreking bleek bovendien dat vervoerregio's en lokale besturen op zeer korte termijn hun eerdere voorstellen of prioriteiten moesten bijsturen, wat bijkomende vragen oproept over de timing, de transparantie en het overleg met de lokale besturen.

Ik heb volgende bijkomende vragen over de concrete gevolgen voor Kortrijk en de vervoerregio Kortrijk.
Vragen

1. Heeft Stad Kortrijk sinds de nieuwe verklaring van de minister op 18 maart 2026 al een aangepast voorstel, aangepaste cijfers of bijkomende richtlijnen ontvangen van De Lijn of via de vervoerregio Kortrijk?
Zo ja, op welke datum en in welke vorm?
2. Van welk totaalbedrag is de vervoerregio Kortrijk volgens de meest recente stand van zaken concreet uitgegaan bij de aangepaste oefening: 35,5 miljoen euro, 44 miljoen euro of een ander bedrag?
Graag met duidelijke toelichting.
3. Welk concreet bedrag moet volgens de meest recente stand van zaken nog worden bespaard op het aanbod binnen de vervoerregio Kortrijk?
Graag met verduidelijking of en hoe de aangekondigde verschuiving van minstens 8,5 miljoen euro naar de interne werking van De Lijn doorwerkt in onze vervoerregio.
4. Wordt aan Stad Kortrijk of aan de vervoerregio Kortrijk een nieuwe of bijkomende deadline meegegeeld om eerdere voorstellen, prioriteiten of bezwaren aan te passen?
Zo ja, welke deadline werd meegegeeld, wanneer, en aan wie?
5. Achten het college die reactietermijn voldoende om op een ernstige en onderbouwde manier prioriteiten te herbekijken?
Zo ja, op basis van welke elementen?
Zo neen, werd daarover protest of bezwaar geformuleerd?
6. Wordt sinds de verklaring van de minister nog bijkomend overleg gepleegd met De Lijn, binnen de vervoerregio Kortrijk, met Leiedal of met de Conferentie van Burgemeesters?
Zo ja, wanneer, met wie en met welk concreet resultaat?
7. Moet de vervoerregio Kortrijk haar eerdere beoordeling of prioritering van maatregelen nu opnieuw bekijken in het licht van de bijgestuurde oefening?
Zo ja, welke eerder voorgestelde maatregelen, lijnen of ritten komen daardoor opnieuw in aanmerking voor behoud, herziening of aanpassing?
8. Kan het college mededelen welke concrete impact vandaag nog in beeld is voor Kortrijk zelf, in het bijzonder voor de lijnen en maatregelen waarover eerder al werd gecommuniceerd of gecorrespondeerd?
9. Handhaaft het college na de nieuwe verklaring van de minister nog steeds het standpunt dat het te vroeg is om zich uit te spreken over eventuele juridische stappen?
Zo ja, op basis van welke concrete onduidelijkheden?
Zo neen, welke vervolgstappen worden momenteel onderzocht?

Antwoord:

1. Heeft Stad Kortrijk sinds de nieuwe verklaring van de minister op 18 maart 2026 al een aangepast voorstel, aangepaste cijfers of bijkomende richtlijnen ontvangen van De Lijn of via de vervoerregio Kortrijk?
Zo ja, op welke datum en in welke vorm?

Op 18 maart 2026 ontving de vervoerregio een voorstel van De Lijn voor een herstelmaatregel die binnen het budget past. Het Dagelijks Bestuur van de vervoerregio ontving het voorstel op 17 maart. Het voorstel hierbij was om het dalaanbod van lijn 85 Waregem – Vichte – Anzegem – Avelgem terug te herstellen.

2. Van welk totaalbedrag is de vervoerregio Kortrijk volgens de meest recente stand van zaken concreet uitgegaan bij de aangepaste oefening: 35,5 miljoen euro, 44 miljoen euro of een ander bedrag?
Graag met duidelijke toelichting.

Bij de initiële oefening werd vertrokken van een besparing van 35,5 miljoen euro. Voor de vervoerregio Kortrijk kwam dit neer op een besparingstarget van 2.484.353 euro (zie verdere duiding bij vraag 3).

3. Welk concreet bedrag moet volgens de meest recente stand van zaken nog worden bespaard op het aanbod binnen de vervoerregio Kortrijk?
Graag met verduidelijking of en hoe de aangekondigde verschuiving van minstens 8,5 miljoen euro naar de interne werking van De Lijn doorwerkt in onze vervoerregio.

Door de teruggave van 8,5 miljoen euro aan de vervoerregio's, kwam er terug een budget vrij van 392.000 euro voor vervoerregio Kortrijk. Er moet dus 392.000 euro minder bespaard worden. Van daaruit kwam het voorstel van De Lijn om het dalaanbod van lijn 85 te herstellen (cf. vraag 1).

4. Werd aan Stad Kortrijk of aan de vervoerregio Kortrijk een nieuwe of bijkomende deadline meegegeeld om eerdere voorstellen, prioriteiten of bezwaren aan te passen?
Zo ja, welke deadline werd meegegeeld, wanneer, en aan wie?

Aan de vervoerregio werd gevraagd om tegen donderdag 19 maart om 12u advies te verstrekken.

5. Acht het college die reactietermijn voldoende om op een ernstige en onderbouwde manier prioriteiten te herbekijken?
Zo ja, op basis van welke elementen?
Zo neen, werd daarover protest of bezwaar geformuleerd?

Het college spreekt zich niet uit over de gehanteerde reactietermijn, aangezien deze termijn niet van toepassing was op het college zelf. Bijgevolg heeft het college hierover geen beoordeling gemaakt.

6. Werd sinds de verklaring van de minister nog bijkomend overleg gepleegd met De Lijn, binnen de vervoerregio Kortrijk, met Leiedal of met de Conferentie van Burgemeesters?
Zo ja, wanneer, met wie en met welk concreet resultaat?

Er was een telefonische consultatie met alle leden vanuit de vervoerregio (alook met Leiedal) om het standpunt te bepalen omtrent het gewijzigde besparingsvoorstel. Hieruit resulteerde de reactie van 19 maart 2026 vanuit de vervoerregio.

De eerstvolgende zitting van de vervoerregioraad is op 8 mei 2026.

7. Moet de vervoerregio Kortrijk haar eerdere beoordeling of prioritering van maatregelen nu opnieuw bekijken in het licht van de bijgestuurde oefening?
Zo ja, welke eerder voorgestelde maatregelen, lijnen of ritten komen daardoor opnieuw in aanmerking voor behoud, herziening of aanpassing?

De vervoerregio blijft bij het eerste standpunt, zijnde een negatief advies omtrent de besparingsvoorstellen.

8. Kan het college medelen welke concrete impact vandaag nog in beeld is voor Kortrijk zelf, in het bijzonder voor de lijnen en maatregelen waarover eerder al werd gecommuniceerd of gecorrespondeerd?

De eerder gecommuniceerde maatregelen voor de lijnen voor Kortrijk blijven in het besparingsvoorstel ongewijzigd. Voor stad Kortrijk waren er dus geen bijstellingen.

9. Handhaaft het college na de nieuwe verklaring van de minister nog steeds het standpunt dat het te vroeg is om zich uit te spreken over eventuele juridische stappen?
Zo ja, op basis van welke concrete onduidelijkheden?
Zo neen, welke vervolgstappen worden momenteel onderzocht?

Op dit moment worden geen juridische stappen ondernomen. We wachten verdere reactie van De Lijn af.

SV 2026-029 van raadslid Carmen Ryheul van 20 maart 2026

Vraag:

Boetes voor het inhalen van fietsers in fietsstraten, opvolgingsvraag

Dit is een vervolgvraag op mijn eerdere schriftelijke vragen 2021_SV_00058 van 26 augustus 2021 en 2022_SV_00106 van 8 december 2022.

Ter herinnering: in het antwoord op de vraag van december 2022 bleek dat de eerder meegedeelde gsm-cijfers fout waren, als gevolg van een systematisch verkeerde toekenning van coördinaten in het kaartprogramma van PZ Vlas. Na correctie bedroeg het aantal PV's voor 'gsm achter het stuur' in de fietsstraten over de volledige periode 2019 t.e.m. 2022 in totaal 210, waarvan 206 in de fietszone Kortrijk (8500), 3 in Heule (8501) en 1 in Marke (8510).

Om een volledig en correct overzicht te verkrijgen, vraag onderstaande cijfers voor de volledige periode sinds de invoering van de fietsstraten t.e.m. eind 2025, telkens opgesplitst per jaar en per zone (Kortrijk centrum, Heule, Marke).

1. Controles en bekeuringen inhaalverbod (€58)

In december 2022 werd meegedeeld dat inbreuken niet worden bijgehouden per type controle (gericht of anoniem) en dat er geen aparte anonieme controles zijn naast de dagelijkse reguliere werking.

- Is de registratie van controles en inbreuken sindsdien aangepast?
- Hoeveel controles werden er uitgevoerd in de fietsstraten? Graag een overzicht per jaar en per zone.
- Hoeveel automobilisten kregen een bekeuring van 58 euro voor het inhalen van een fietser? Graag een overzicht per jaar en per zone.

2. PV's gsm-gebruik (€116)

- Hoeveel PV's voor gsm-gebruik achter het stuur of tijdens het fietsen werden vastgesteld in de fietsstraten? Graag een overzicht per jaar en per zone (postcodes 8500, 8501, 8510).
- Indien mogelijk: graag een opsplitsing per type weggebruiker (automobilist, fietser, stepgebruiker, motorrijder,...).

3. Financiële kosten

Uit het CBS-besluit van 9 december 2025 blijkt dat de markeringen voor de fietszone in de binnenstad (2019) €86.097,11 incl. BTW hebben gekost.

- Wat waren de totale infrastructuurkosten voor het aanbrengen en onderhouden van markeringen en signalisatie in alle fietszones (binnenstad, Heule, Marke) sinds de invoering? Graag een overzicht per zone en per jaar.
- Zijn er sindsdien nog bijkomende kosten gemaakt voor vernieuwing of uitbreiding van markeringen?

4. Handhaving via gemeentelijke administratieve sancties

- Beschikt de stad Kortrijk over de mogelijkheid om bepaalde overtredingen in de fietszones te laten vaststellen door GAS-vaststellers?
- Zo ja, om welke overtredingen gaat het concreet, en hoeveel vaststellingen werden er gedaan sinds de invoering van die bevoegdheid?

5. Inkomsten uit boetes

De boetes voor verkeersinbreuken in de fietsstraten worden geïnd door het parket of de politie, niet door de stad.

- Hoeveel bedroegen de totale inkomsten uit bekeuringen van 58 euro (inhaalverbod) en 116 euro (gsm-gebruik) in de fietszones sinds de invoering. Graag een overzicht per jaar en per zone?

Antwoord:

1. Controles en bekeuringen inhaalverbod (€58)

In december 2022 werd meegedeeld dat inbreuken niet worden bijgehouden per type controle (gericht of anoniem) en dat er geen aparte anonieme controles zijn naast de dagelijkse reguliere werking.

- Is de registratie van controles en inbreuken sindsdien aangepast?
Neen
- Hoeveel controles werden er uitgevoerd in de fietsstraten? Graag een overzicht per jaar en per zone. Er zijn geen controles gebeurd door GAS-vaststellers van de stad. In 2026_GR_00026 werd reeds uitvoerig uiteengezet dat de sanctionerend ambtenaar tussen 08.01.2024 en 01.03.2026 slechts een theoretische bevoegdheid had om kennis te nemen van dergelijke inbreuken, doch geen enkele bevoegdheid had om ter zake ook sancties op te leggen aan overtreeders. Hiervoor was een bijkomend KB nodig dat slechts sinds 1 maart 2026 in voege is. In die optiek had het dan ook geen enkele zin om administratieve procedures op te starten. Er bestaan dan ook geen overzichten, cijfers, statistieken,... De politie heeft wel vaststellingen gedaan.
- Hoeveel automobilisten kregen een bekeuring van 58 euro voor het inhalen van een fietser? Graag een overzicht per jaar en per zone.

Dit zijn de vaststellingen van PZ VLAS op basis van art.22 novies van de wegcode.

| Type van de inbreuk** | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|------------|-------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|
| ☒ Verkeer in functie van de plaats | 129 | 1004 | 315 | 165 | 47 | 35 | 40 |
| ☒ 8500 | 129 | 972 | 294 | 148 | 46 | 32 | 39 |
| ☒ 8501 | | 26 | 18 | 17 | | 3 | 1 |
| ☒ 8510 | | 6 | 3 | | 1 | | |

2. PV's gsm-gebruik (€116)

- Hoeveel PV's voor gsm-gebruik achter het stuur of tijdens het fietsen werden vastgesteld in de fietsstraten? Graag een overzicht per jaar en per zone (postcodes 8500, 8501, 8510).
- Indien mogelijk: graag een opsplitsing per type weggebruiker (automobilist, fietser, stepgebruiker, motorrijder,...).
- Het is moeilijk om hier correct op te antwoorden omdat wij geen historiek bijhouden van wanneer een straat een fietsstraat werd, m.a.w. een nieuwe fietsstraat in bv. 2023 waarvoor inbreuken op gsm-gebruik opgezocht worden, zal ook inbreuken op gsm-gebruik opleveren in de voorgaande jaren toen de straat nog geen fietsstraat was, dus de aantallen uit het verleden kunnen overschat zijn. Bovendien zijn sommige straten ook maar voor een gedeelte fietsstraat waardoor er overschatting is in de cijfers.

| Type van de inbreuk** | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|-----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| ☒ GSM | 57 | 73 | 95 | 90 | 48 | 66 | 84 |
| ☒ 8500 | 46 | 62 | 81 | 79 | 39 | 55 | 78 |
| ☒ 8501 | 9 | 11 | 12 | 10 | 9 | 10 | 5 |
| ☒ 8510 | 2 | | 2 | 1 | | 1 | 1 |

betrokkenen

| VVM_Pad | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|-------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Auto > Auto voor dubbel gebruik | | 1 | 1 | 1 | | | |
| Auto > Kampeerauto | | 1 | | | | | |
| Auto > Landbouw- / bosbouwtrekker | | | | 1 | | | |
| Auto > Lichte vrachtauto | 18 | 21 | 29 | 21 | 6 | 7 | 9 |
| Auto > Personenauto | 29 | 29 | 48 | 38 | 16 | 20 | 27 |
| Auto > Voertuig meerdere doeleinden | 6 | 6 | 7 | 11 | 5 | 2 | 2 |
| Auto > Vrachtauto | | | | 1 | | 1 | 2 |
| Motorrijwiel > Bromfiets | 1 | 1 | 3 | | 3 | 6 | 2 |
| Motorrijwiel > Motorfiets | | | 1 | | | | |
| Rijwiel > Elektrische fiets | | | | 1 | | | 2 |
| Rijwiel > Elektrische step | | | | | | 2 | 5 |
| Rijwiel > Fiets | 2 | 10 | 4 | 16 | 17 | 27 | 32 |
| Rijwiel > Niet bepaald | | 1 | | | | | |
| Total | 56 | 70 | 93 | 90 | 47 | 65 | 81 |

3. Financiële kosten

Uit het CBS-besluit van 9 december 2025 blijkt dat de markeringen voor de fietszone in de binnenstad (2019) € 86.097,11 incl. BTW hebben gekost.

- Wat waren de totale infrastructuurkosten voor het aanbrengen en onderhouden van markeringen en signalisatie in alle fietszones (binnenstad, Heule, Marke) sinds de invoering? Graag een overzicht per zone en per jaar.
- Zijn er sindsdien nog bijkomende kosten gemaakt voor vernieuwing of uitbreiding van markeringen?

| | | 2019 | 2020 | 2021 |
|------------|--|------------------|-------------------|------------------|
| Fietszones | Binnenstad | 70.949,49 | | |
| | Marke | | 40.398,62 | |
| | Heule | | 75.638,16 | |
| | Bijkomende werken fietszones - verwijderen markeringen (wijzigen locatie binnenstad op vraag raadslid) | | 7.082,88 | |
| | Bijkomende werken fietszones Overleie en Passionistenlaan | | | 10.805,05 |
| | | 70.949,49 | 123.119,66 | 10.805,05 |

4. Handhaving via gemeentelijke administratieve sancties

- Beschikt de stad Kortrijk over de mogelijkheid om bepaalde overtredingen in de fietszones te laten vaststellen door GAS-vaststellers?
Ja, er zijn actueel 10 PARKO-vaststellers bevoegd voor het vaststellen van GAS 4-inbreuken.
- Zo ja, om welke overtredingen gaat het concreet, en hoeveel vaststellingen werden er gedaan sinds de invoering van die bevoegdheid?
 - De regels in de fietszone betreffen enerzijds een inhaalverbod en anderzijds een snelheidsbeperking tot 30km/u.
 - De bevoegde PARKO-vaststellers kunnen het inhaalverbod vaststellen en bezorgen aan de GAS-dienst (die sinds 1 maart 2026 een GAS-boete kunnen opleggen). De handhaving van de snelheidslimiet valt onder GAS5 en kan uitsluitend door PZ VLAS worden vastgesteld.

5. Inkomsten uit boetes

- Hoeveel bedroegen de totale inkomsten uit bekeuringen van 58 euro (inhaalverbod) en 116 euro (gsm-gebruik) in de fietszones sinds de invoering. Graag een overzicht per jaar en per zone?

De boetes voor deze verkeersinbreuken worden geïnd door het federaal verkeersparket, niet door de stad of de PZ VLAS. Wij beschikken niet over cijfers van deze inkomsten.

SV 2026-030 van raadslid Wouter Vermeersch van 25 maart 2026

Vraag:

Financiering en verdeelsleutel brandweerkazerne Evolis binnen hulpverleningszone Fluvia

Binnen de hulpverleningszone Fluvia wordt gewerkt aan het kazerneringsplan, waaronder de realisatie van de nieuwe brandweerkazerne op Evolis. Uit beschikbare informatie blijkt dat de financiële bijdragen van de stad Kortrijk de voorbije jaren aanzienlijk gewijzigd zijn.

Zo bedroeg de jaarlijkse bijdrage van stad Kortrijk tot en met 2022 ongeveer 1,1 miljoen euro. In 2023 wordt een bijkomende kost van circa 100.000 euro aangerekend onder de noemer 'kazernetoeslag'. In 2024 stijgt de bijdrage verder tot 1.570.910 euro, onder meer omwille van 'kazernetoelage en voorbereiding Evolis-dossier'. Opvallend is dat deze stijging zich niet in dezelfde mate lijkt voor te doen bij andere gemeenten binnen de zone, zoals Zwevegem, ondanks het feit dat ook daar een kazerne op Evolis voorzien is. Tevens blijkt dat het eerder constante basisbedrag voor Kortrijk sinds 2023 is losgelaten, terwijl dit bij andere gemeenten grotendeels behouden blijft (behoudens indexaanpassingen).

Daarnaast bestaat de bijdrage van stad Kortrijk aan Fluvia uit verschillende componenten, met name exploitatie, investeringen en kazernering. De wijze waarop deze posten boekhoudkundig worden verwerkt en weergegeven, lijkt echter weinig transparant, wat het moeilijk maakt om een duidelijk zicht te krijgen op de effectieve financiële engagementen van de stad.

1. Worden de kosten voor de realisatie van de brandweerkazerne op Evolis verdeeld over alle 14 gemeenten binnen de hulpverleningszone Fluvia? Zo ja, gebeurt dit volgens de geldende verdeelsleutel, waarbij stad Kortrijk instaat voor 37,26% en gemeente Zwevegem voor 6,84%?
2. Hoeveel heeft stad Kortrijk tot op heden reeds effectief bijgedragen aan het kazerneringsproject Evolis?
3. Op welke wijze wordt de financiering van de kazerne voorzien (eigen middelen, leningen, andere)? Welk bedrag is hiervoor concreet ingeschreven in de meerjarenplanning en/of jaarrekening van stad Kortrijk?
4. Kan het college een gedetailleerd overzicht bezorgen van de bijdragen van stad Kortrijk aan Fluvia, opgesplitst per component (exploitatie, investeringen, kazernering) voor de jaren 2022 tot en met 2025?
5. Waarom wijkt de evolutie van de bijdrage van stad Kortrijk af van die van andere gemeenten binnen de zone, in het bijzonder Zwevegem?
6. Op welke wijze wordt de post 'investeringen' binnen de bijdrage van stad Kortrijk concreet ingevuld, en hoe verhoudt deze zich tot de kazerneringskosten?

Antwoord:

1. Worden de kosten voor de realisatie van de brandweerkazerne op Evolis verdeeld over alle 14 gemeenten binnen de hulpverleningszone Fluvia? Zo ja, gebeurt dit volgens de geldende verdeelsleutel, waarbij stad Kortrijk instaat voor 37,26% en gemeente Zwevegem voor 6,84%?

Dat klopt.

2. Hoeveel heeft stad Kortrijk tot op heden reeds effectief bijgedragen aan het kazerneringsproject Evolis?

Fluvia vraagt geld op bij de gemeentes voor de uitvoering van het globale kazerneringsplan, waaronder Evolis valt maar ook andere kazernes (cf. Bramier, Waregem, Belgiek...). Er wordt geen geld opgevraagd per

kazerne afzonderlijk. Vanuit Stad Kortrijk kan dan ook niet precies gezegd worden hoeveel betaald is aan Fluvia voor de kazerne Evolis, enkel hoeveel voor het kazerneringsplan tout court al is betaald. Zie verder vraag 4. In de periode 2020-2025 waren er slechts beperkte voorbereidings- en ontwerpkosten voor Evolis. Het overgrote deel van het meerjarenbudget 2026-2031, luik kazernering, is bestemd voor Evolis.

Bovenop de dotaties aan Fluvia voor de bouw van de kazerne, heeft Kortrijk zelf een investering gedaan om de grond te verwerven. Dit in opvolging van de kazerneringsovereenkomst die stelt dat de gemeentes instaan voor de grond en een opstalrecht bezorgen aan Fluvia. Concreet heeft Kortrijk de grond gekocht in 2022 voor een bedrag van 2.170.070 EUR. Aangezien het een intergemeentelijke kazerne betreft, betaalt Zwevegem, op basis van een afgesproken verdeelsleutel jaarlijks een erfpachtvergoeding aan Kortrijk voor hun aandeel in de grond.

3. Op welke wijze wordt de financiering van de kazerne voorzien (eigen middelen, leningen, andere)? Welk bedrag is hiervoor concreet ingeschreven in de meerjarenplanning en/of jaarrekening van stad Kortrijk?

De financiering gebeurt door het opvragen van investeringssubsidie bij de gemeentes. In de periode 2020-2025 heeft Kortrijk 6,2M betaald voor het kazerneringsplan van Fluvia, in het meerjarenbudget 2026-2031 is 9,99M voorzien.

4. Kan het college een gedetailleerd overzicht bezorgen van de bijdragen van stad Kortrijk aan Fluvia, opgesplitst per component (exploitatie, investeringen, kazernering) voor de jaren 2022 tot en met 2025

| Jaar | exploitatie dotatie | investerings-subsidie, regulier | investerings-subsidie, kazernering | Totaal |
|--------------------|---------------------|---------------------------------|------------------------------------|-------------------|
| JR20 | 3.670.110 | 503.010 | 0 | 4.173.120 |
| JR21 | 3.107.014 | 503.010 | 2.235.600 | 5.845.624 |
| JR22 | 3.893.670 | 540.270 | 1.117.800 | 5.551.740 |
| JR23 | 4.079.970 | 540.270 | 1.232.776 | 5.853.016 |
| JR24 | 4.191.752 | 596.160 | 1.570.910 | 6.358.822 |
| JR25 | 4.340.790 | 596.160 | 82.221 | 5.019.171 |
| Totaal BSV | 23.283.306 | 3.278.880 | 6.239.307 | 32.801.493 |
| Brio26 | 4.317.471 | 670.680 | 3.274.056 | 8.262.207 |
| Brio27 | 4.526.454 | 670.680 | 4.491.111 | 9.688.245 |
| Brio28 | 4.782.524 | 745.200 | 2.224.461 | 7.752.185 |
| Brio29 | 5.053.648 | 745.200 | | 5.798.848 |
| Brio30 | 5.156.763 | 745.200 | | 5.901.963 |
| Brio31 | 5.261.772 | 745.200 | | 6.006.972 |
| Totaal BRIO | 29.098.632 | 4.322.160 | 9.989.628 | 43.410.420 |

5. Waarom wijkt de evolutie van de bijdrage van stad Kortrijk af van die van andere gemeenten binnen de zone, in het bijzonder Zwevegem?

Wij weten niet waarop deze stelling gebaseerd is.

6. Op welke wijze wordt de post 'investerings' binnen de bijdrage van stad Kortrijk concreet ingevuld, en hoe verhoudt deze zich tot de kazerneringskosten?

Het regulier investeringsbudget heeft betrekking op de courante investeringen van Fluvia. Het wagenpark maakt hier een groot deel van uit, naast bv ook ICT-gerelateerde investeringen. Het betreft alle investeringen met uitzondering van de bouw of overname van kazernes. Die worden afgezonderd in het kazerneringsplan waarvoor aparte investeringssubsidies worden opgevraagd.

SV 2026-031 van raadslid Carmen Ryheul van 1 april 2026

Vraag:

Opvolging taalvereisten taxichauffeurs – stand van zaken na de deadline van 30 juni 2025 (vervolg op SV 2025-053)

In augustus 2025 stelde ik via schriftelijke vraag SV 2025-053 al vragen over de naleving van de taalvereiste B1 voor taxichauffeurs in Kortrijk. Uit het antwoord bleek toen dat van de 173 actieve bestuurderspassen er 44 houders slechts een A2-niveau hadden. Van die 44 waren 26 ingeschreven voor een cursus om B1 te behalen. De overige 18 konden geen inschrijvingsbewijs voorleggen. Het college bevestigde dat verklaringen op eer niet worden aanvaard en dat er nauw contact was met de betrokken chauffeurs via meerdere herinneringsmails in mei 2024, september 2024 en juni 2025.

De wettelijke deadline voor het halen van het vereiste B1-niveau verstreek op 30 juni 2025. De bevoegde Vlaamse minister heeft uitdrukkelijk en herhaaldelijk bevestigd dat er geen verdere verlenging wordt toegekend. Zij is ook bijzonder duidelijk over wie de verantwoordelijkheid draagt voor de handhaving. Ik citeer haar letterlijk:

"Eerst en vooral: de Vlaamse overheid heeft geen eigen inspecteurs of bevoegde personen die de controle mee uitvoeren. Die taak en verantwoordelijkheid liggen nadrukkelijk bij de lokale besturen. De verschillende lokale besturen moeten daar de nodige acties voor ondernemen om de toepassing van de wetgeving te controleren. De wet en het decreet moeten in iedere Vlaamse gemeente correct worden toegepast. Ik reken dus op de lokale besturen en hun verantwoordelijkheidszin."

Op Vlaams niveau is inmiddels ook duidelijk dat er nog steeds 1.237 chauffeurs zijn die het vereiste niveau niet tijdig behaalden en van wie de bestuurderspas door het lokale bestuur kan worden ingetrokken. Het effectieve aantal ingetrokken passen omwille van de taalvereiste bedraagt minstens 266, hoewel het werkelijke cijfer vermoedelijk hoger ligt omdat lokale besturen de intrekingsredenen lang niet altijd registreren.

Andere steden en gemeenten geven ondertussen wél concreet gevolg aan hun handhavingplicht. Het gemeentebestuur van Denderleeuw trok de bestuurderspassen in van twee chauffeurs die herhaaldelijk weigerden hun taalbewijs voor te leggen. De stad Oostende trok zeven bestuurderspassen in wegens onvoldoende beheersing van het Nederlands en kondigt aan nog elf andere dossiers van nabij te bekijken. Gelet op de verstreken deadline, de expliciete ministeriële opdracht aan de lokale besturen en de concrete acties in andere Vlaamse gemeenten, zijn bijkomende vragen over de actuele situatie in Kortrijk dan ook meer dan gerechtvaardigd.

Vragen

1. Wat is de actuele stand van zaken met betrekking tot de bestuurderspassen in Kortrijk? Hoeveel actieve bestuurderspassen zijn er momenteel, en hoeveel houders voldoen vandaag nog niet aan de taalvereiste van niveau B1?
2. Wat is er geworden van de 18 houders van een bestuurderspas die op het moment van de beantwoording van SV 2025-053 geen bewijs van inschrijving in een cursus konden voorleggen? Zijn zij intussen in orde met de taalvereiste, of werden hun passen ingetrokken? Zo neen, welke verdere stappen werden of worden gezet?
3. Heeft de stad Kortrijk sinds de beantwoording van SV 2025-053 effectief bestuurderspassen ingetrokken wegens het niet voldoen aan de taalvereiste? Zo ja, hoeveel en wanneer? Zo neen, wat is de reden dat er nog geen intrekkingen plaatsvonden, en wanneer zal hieraan alsnog gevolg worden gegeven?
4. Heeft het stadsbestuur, in lijn met de verantwoordelijkheid die de Vlaamse minister uitdrukkelijk bij de lokale besturen legt, concrete stappen gezet om de naleving van het decreet actief te controleren en te handhaven? Welke concrete controles of handavingsmaatregelen werden daartoe genomen?
5. Zal Kortrijk, naar het voorbeeld van Denderleeuw en Oostende, de wetgeving strikt en consequent toepassen en overgaan tot intrekking van bestuurderspassen voor chauffeurs die niet aan de

taalvereiste voldoen? Zo neen, wat is de motivatie om deze handhaving achterwege te laten, en hoe verhoudt dit zich tot de opdracht van de Vlaamse overheid?

Antwoord:

1. Wat is de actuele stand van zaken met betrekking tot de bestuurderspassen in Kortrijk? Hoeveel actieve bestuurderspassen zijn er momenteel, en hoeveel houders voldoen vandaag nog niet aan de taalvereiste van niveau B1?

Er zijn op vandaag 216 actieve bestuurderspassen. Daarvan hebben 40 bestuurders nog geen behaald B1 attest. Van die 40 zijn er momenteel 36 ingeschreven voor een cursus B1 en van 4 wachten we nog op bevestiging.

2. Wat is er geworden van de 18 houders van een bestuurderspas die op het moment van de beantwoording van SV 2025-053 geen bewijs van inschrijving in een cursus konden voorleggen? Zijn zij intussen in orde met de taalvereiste, of werden hun passen ingetrokken? Zo neen, welke verdere stappen werden of worden gezet?

Van de 18 die in 2025 geen inschrijvingsbewijs voor een cursus konden aantonen, is er ondertussen 1 iemand gestopt en zijn er 2 geslaagd in een cursus B1. Van de 15 die reteren zijn er 13 ingeschreven voor een cursus en 2 nog niet ingeschreven.

Binnen die 13 zijn er die herkansen of heel lang moesten wachten om een cursus op te starten. Op basis van artikel 27 van het decreet individueel bezoldigd personenvervoer kan een gemeente een bestuurderspas intrekken, het is geen verplichting.

3. Heeft de stad Kortrijk sinds de beantwoording van SV 2025-053 effectief bestuurderspassen ingetrokken wegens het niet voldoen aan de taalvereiste? Zo ja, hoeveel en wanneer? Zo neen, wat is de reden dat er nog geen intrekkingen plaatsvonden, en wanneer zal hieraan alsnog gevolg worden gegeven?

Neen, er zijn geen bestuurderspassen ingetrokken geweest. De stad contacteert op regelmatige basis zij die nog niet geslaagd zijn om de reden te achterhalen. Vaak duurt het ook een tijd om ingeschreven te geraken of de lessen op te starten. Op basis van artikel 27 van het decreet individueel bezoldigd personenvervoer kan een gemeente een bestuurderspas intrekken, het is geen verplichting. Voorlopig hebben wij nog geen dossier gehad die dit noodzaakt.

4. Heeft het stadsbestuur, in lijn met de verantwoordelijkheid die de Vlaamse minister uitdrukkelijk bij de lokale besturen legt, concrete stappen gezet om de naleving van het decreet actief te controleren en te handhaven? Welke concrete controles of handavingsmaatregelen werden daartoe genomen?

Conform de geldende regelgeving dient de aanvrager binnen een termijn van twee jaar na de indiening van de aanvraag een geldig taalattest Nederlands niveau B1 voor te leggen. Op het moment van de aanvraag moet de kandidaat minimaal beschikken over een attest Nederlands niveau A2. Binnen onze organisatie hanteren wij een verstrengde en proactieve toepassing van deze wettelijke vereisten. Verklaringen op eer worden niet aanvaard, noch wordt een bestuurderspas afgeleverd wanneer de kandidaat geen aantoonbare stappen zet richting het behalen van het vereiste taalniveau. Voor de aflevering van een bestuurderspas verwachten wij dat elke aanvrager:
-ofwel reeds beschikt over een officieel attest Nederlands niveau B1,
-ofwel minstens kan aantonen ingeschreven te zijn in een erkende opleiding Nederlands niveau B1.

5. Zal Kortrijk, naar het voorbeeld van Denderleeuw en Oostende, de wetgeving strikt en consequent toepassen en overgaan tot intrekking van bestuurderspassen voor chauffeurs die niet aan de taalvereiste voldoen? Zo neen, wat is de motivatie om deze handhaving achterwege te laten, en hoe verhoudt dit zich tot de opdracht van de Vlaamse overheid?

Op vandaag is de optie om de bestuurderspassen in te trekken nog niet genomen. De Vlaamse overheid verplicht dit niet, en laat de mogelijkheid bij de steden.

De controle hierop zou echter vlotter kunnen georganiseerd worden. Daarom legde Kortrijk samen met Brugge en enkele kleinere steden in West-Vlaanderen het voorstel op tafel op het overleg met MOW en VVSG op 22/04/2026 om de behandeling sluitender te maken:

1. Beperk in het geval de aanvrager geen bewijs van talenkennis B1 kan voorleggen de geldigheid van de bestuurderspas tot 2 jaar.
2. Geef de behandelende dienst van de steden toegang tot de databank LED. Dan kan de stad zelf opvolgen wat de attesten bij aanvraag en na 2 jaar zijn.

SV 2026-032 van raadslid Carmen Ryheul van 3 april 2026

Vraag:

Opvolging evaluatie nachtopvang, dak- en thuislozentelling, structurele aanpak en regionale afstemming

Op 19 januari 2026 diende ik in de raad van maatschappelijk welzijn een voorstel van beslissing in (2026_VVB_00002) met de vraag het college te belasten met een evaluatie van de nachtopvang voor dak- en thuislozen in Kortrijk.

Dat voorstel vertrok vanuit een concrete beleidsvastelling: het Vast Bureau besliste op 25 november 2025 (2025_VB_00314) tot de tijdelijke inzet van maximaal 6 crisisbedden bij vriesnachten, waarbij uitdrukkelijk werd bepaald dat deze extra bedden geen structurele uitbreiding vormen van de nachtopvang, maar louter een tijdelijke crisismaatregel zijn. Tegelijk stelt datzelfde besluit dat de capaciteit van de nachtopvang met 24 bedden altijd wordt bereikt. Dit spanningsveld maakt een grondige evaluatie en een heldere langetermijnvisie aangewezen.

In dat kader verwees de schepen in de pers naar de meest recente dak- en thuislozentelling, die dateert van 2021, en gaf de schepen aan vragende partij te zijn voor een nieuwe telling op regionaal niveau binnen W13. Daarnaast benadrukte de schepen dat het stadsbestuur inzet op een structurele aanpak van dakloosheid, waarbij nachtopvang als een curatieve, tijdelijke voorziening wordt beschouwd en niet als een structurele oplossing op zich.

Tot slot vernam ik dat Roeselare er sinds vorig jaar voor kiest de toegang tot haar nachtopvang te verstrengen. Omdat Kortrijk, Roeselare, Brugge en Oostende op dit vlak regionaal afstemmen, lijkt het nuttig ook dit element mee te nemen in de opvolging.

Vragen

1. Over de evaluatie van de nachtopvang

- Wordt er ondertussen een evaluatie opgestart van de winterregeling 2025-2026, inclusief de tijdelijke inzet van crisisbedden? Zo ja: wanneer wordt deze evaluatie afgerond en op welke manier wordt ze teruggekoppeld aan de raad van maatschappelijk welzijn? Zo nee: wanneer plant de schepen deze evaluatie op te starten?
- Hoeveel keer werden de tijdelijke crisisbedden effectief ingezet tijdens de winterperiode 2025-2026, en om hoeveel personen ging het telkens?
- Beschikt het stadsbestuur over systematische gegevens over het aantal aanmeldingen en weigeringen bij de nachtopvang? Zo ja: wat zijn de cijfers voor de winterperiode 2025-2026? Zo nee: zijn er plannen om een structurele registratie van aanmeldingen en weigeringen op te zetten, zodat de stad een volledig en onderbouwd beeld krijgt van de reële vraag op piekmomenten?

2. Over de dak- en thuislozentelling

- De meest recente dak- en thuislozentelling dateert van 2021. De schepen gaf in de pers aan vragende partij te zijn voor een nieuwe telling op regionaal niveau binnen W13. Wat is de concrete stand van zaken van dat initiatief? Is er al een timing vastgelegd, en welke rol neemt Kortrijk op binnen dit regionale traject?
- In afwachting van een nieuwe regionale telling: welke alternatieve gegevensbronnen gebruikt het stadsbestuur om het profiel en het aantal dak- en thuislozen in Kortrijk vandaag in kaart te brengen?

3. Over de structurele aanpak

- De schepen stelt dat het stadsbestuur inzet op een structurele aanpak van dakloosheid, waarbij nachtopvang als een curatieve voorziening wordt beschouwd en niet als een structurele oplossing. Welke concrete beleidsmaatregelen lopen er momenteel of zijn er gepland in het kader van die structurele aanpak, met name op het vlak van preventie, doorstroom vanuit de nachtopvang naar aangepaste woonvormen en Housing First-trajecten?
- Welke samenwerkingsverbanden bestaan er hieromtrent met het CAW, sociale woonactoren of andere partners, en wat zijn de concrete doelstellingen en resultaten van die samenwerking?

4. Over de verstrenging van de toegang tot de nachtopvang in Roeselare

Ik vernam dat Roeselare er sinds vorig jaar voor kiest de toegang tot haar nachtopvang te verstrengen. Concreet dienen slapers na één nacht een verwijsbrief van een OCMW voor te leggen, waarna de overnachting wordt doorgerekend aan het betrokken OCMW. Binnen het provinciaal platform dak- en thuisloosheid vindt er afstemming plaats tussen Brugge, Oostende, Roeselare en Kortrijk, onder meer over de timing van inbelrondes, en kunnen personen in principe ook in elkaars nachtopvang terecht.

- Is de schepen op de hoogte van de gewijzigde toegangsvoorwaarden in Roeselare, en werd dit besproken binnen het provinciaal platform? Zo ja, wat was het standpunt van Kortrijk in dat overleg?
- Heeft deze verstrenging in Roeselare een meetbaar effect gehad op de bezettingsgraad of de aanmeldingen bij de nachtopvang in Kortrijk?
- Overweegt Kortrijk een gelijkaardig model, waarbij toegang na de eerste nacht gekoppeld wordt aan een OCMW-verwijsbrief en de kost wordt doorgerekend aan het betrokken OCMW? Zo ja, zijn hierover al besprekingen gevoerd? Zo nee, op welke gronden wordt dit model niet overwogen?
- Registreert de nachtopvang in Kortrijk de herkomst of het verblijfsprofiel van de gebruikers, zodat duidelijk is welk aandeel feitelijk in Kortrijk verblijft en welk aandeel vanuit andere gemeenten doorstroomt?

Antwoord:

1. Over de evaluatie van de nachtopvang

- Werd er ondertussen een evaluatie opgestart van de winterregeling 2025-2026, inclusief de tijdelijke inzet van crisisbedden? Zo ja: wanneer wordt deze evaluatie afgerond en op welke manier wordt ze teruggekoppeld aan de raad van maatschappelijk welzijn? Zo nee: wanneer plant de schepen deze evaluatie op te starten?

Er werd wel degelijk al een evaluatie opgestart van de winterregeling 2025-2026, inclusief de tijdelijke inzet van crisisbedden. De evaluatie gebeurt in samenwerking met het CAW. Het winternoodplan werd globaal als positief ervaren door de betrokken partners.

Er is een samenwerkingsakkoord met het CAW Zuid-West-Vlaanderen waarbij de nachtopvang onderdeel is van het samenwerkingsakkoord. Deze wordt minstens jaarlijks geëvalueerd en gevalideerd door het Vast Bureau.

- Hoeveel keer werden de tijdelijke crisisbedden effectief ingezet tijdens de winterperiode 2025-2026, en om hoeveel personen ging het telkens?

De tijdelijke crisisbedden werden ingezet gedurende 15 vriesnachten:

- 12 nachten: 6 personen
- 3 nachten: 5 personen

- Beschikt het stadsbestuur over systematische gegevens over het aantal aanmeldingen en weigeringen bij de nachtopvang? Zo ja: wat zijn de cijfers voor de winterperiode 2025-2026? Zo nee: zijn er plannen om een structurele registratie van aanmeldingen en weigeringen op te zetten, zodat de stad een volledig en onderbouwd beeld krijgt van de reële vraag op piekmomenten?

Cijfergegevens inzake bezetting, overtal en bereik van de nachtopvang, worden periodiek aangeleverd door CAW Zuid-West-Vlaanderen.

| | | |
|--|-------------------------|-------------------|
| | Aantal gebruikte bedden | Gemiddeld overtal |
|--|-------------------------|-------------------|

| | | |
|----------|-----|-------|
| December | 743 | 14.63 |
| Januari | 744 | 14.09 |
| februari | 672 | 12.20 |

Wanneer de extra capaciteit werd aangewend, daalde het gemiddeld overtal tot 6.25

2. Over de dak- en thuislozentelling

- De meest recente dak- en thuislozentelling dateert van 2021. De schepen gaf in de pers aan vragende partij te zijn voor een nieuwe telling op regionaal niveau binnen W13. Wat is de concrete stand van zaken van dat initiatief? Is er al een timing vastgelegd, en welke rol neemt Kortrijk op binnen dit regionale traject?

Sinds de gemeenteraad in april 2026 kregen we het goede nieuws dat de regio Zuid-West-Vlaanderen effectief werd geselecteerd voor een nieuwe telling. De telling wordt opgezet in samenwerking met academische partners (LUCAS KU Leuven) en het Departement Zorg.

De voorziene timing is als volgt:

- Voorjaar 2026: voorbereiding en lerend netwerk voor lokale coördinatoren;
- Juni 2026: regionale kick-off;
- September 2026: informatiesessies voor deelnemende diensten;
- Oktober 2026: effectieve teldag.

Kortrijk neemt binnen dit traject een actieve rol op, zowel via de formele goedkeuring binnen het vast bureau als via inhoudelijke betrokkenheid in de stuurgroepen en expertenoverleggen. De stad engageert zich om samen met andere partners opnieuw breed te participeren aan de telling.

- In afwachting van een nieuwe regionale telling: welke alternatieve gegevensbronnen gebruikt het stadsbestuur om het profiel en het aantal dak- en thuislozen in Kortrijk vandaag in kaart te brengen? In afwachting van de regionale telling van 2026 baseert het stadsbestuur zich op meerdere complementaire gegevensbronnen om een onderbouwd beeld te behouden van dak- en thuisloosheid in Kortrijk.

Het gaat onder meer om:

- Cijfergegevens uit de nachtopvang
- Aanvragen en trajecten van individuele dossiers binnen wijkgericht sociaal werk (aantal referentieadressen, steundossiers...)
- Verzoekschriften uithuiszetting van het vrederecht
- Aanmeldingen in het kader van (dreigende) dak- en thuisloosheid met vraag naar opvang of gespecialiseerde begeleiding, behandeld door het wekelijks instroomoverleg
- Aanvragen versnelde toewijs sociale huur ikv dak- en thuisloosheid
- Regionale monitoring binnen W13, waarbij resultaten uit projecten en werkingen rond wonen, crisisnetwerken, outreachend werk en Housing First structureel worden opgevolgd en gebundeld.
- Kwalitatieve inzichten uit MDO's en partnerschappen met welzijns-, woon- en gezondheidsactoren, die toelaten om evoluties in profiel en noden tijdig te signaleren.

3. Over de structurele aanpak

- De schepen stelt dat het stadsbestuur inzet op een structurele aanpak van dakloosheid, waarbij nachtopvang als een curatieve voorziening wordt beschouwd en niet als een structurele oplossing. Welke concrete beleidsmaatregelen lopen er momenteel of zijn er gepland in het kader van die structurele aanpak, met name op het vlak van preventie, doorstroom vanuit de nachtopvang naar aangepaste woonvormen en Housing First-trajecten?

Het stadsbestuur voert een structureel en preventief beleid rond dakloosheid, waarbij nachtopvang wordt beschouwd als een noodzakelijke maar tijdelijke, curatieve voorziening. De structurele focus ligt

op het voorkomen van woonverlies, het verkorten van verblijven in noodopvang en het realiseren van duurzame woonzekerheid met aangepaste begeleiding of in een aangepaste woonvorm, in het bijzonder voor personen met verhoogde woonneed.

Om dak- en thuisloosheid via preventie en vroegdetectie te voorkomen zet de stad structureel in op het vroeg herkennen én opvolgen van signalen zoals huurachterstal, energiearmoede, dreigende uithuiszettingen en ongeschikt of onbewoonbaar verklaarde woningen.

Om de nachtopvang en crisisopvang tot een kortdurende, uitzonderlijke maatregel te beperken wordt nachtopvang expliciet gekaderd als onderdeel van een woontraject en niet als eindpunt. Dit vertaalt zich in de praktijk doordat bij instroom in nachtopvang steeds wordt gekeken naar woonperspectief, doorstroommogelijkheden en begeleiding. In samenwerking met CAW wordt een instroomoverleg gebruikt om de verblijfsduur in nachtopvang te verkorten en herhaalde instroom te verminderen.

Een derde beleidsmaatregel betreft het ontwikkelen van duurzame en flexibele woonoplossingen voor personen met verhoogde woonneed.

Daarnaast wordt de aangeboden omkadering verder verfijnd. Één van de methodieken van zo'n omkadering is housing first. Op regionaal niveau wordt binnen W13 verder gebouwd aan een doorontwikkeling van Housing First, vertrekkend vanuit wetenschappelijk onderbouwde principes.

- Welke samenwerkingsverbanden bestaan er hieromtrent met het CAW, sociale woonactoren of andere partners, en wat zijn de concrete doelstellingen en resultaten van die samenwerking?

De structurele aanpak van dak- en thuisloosheid in Kortrijk wordt in belangrijke mate gedragen door een verregaande gecoördineerde samenwerking met CAW Zuid-West-Vlaanderen. Er is één toegangspoor via het structureel instroomoverleg, waardoor preventie, mobiele begeleiding, tijdelijke opvang en andere woonoplossingen binnen één samenhangend kader worden afgewogen.

Met ondersteuning van provinciale impulsmiddelen kon bijkomend personeelsinzet gerealiseerd worden. Hiermee werd een gespecialiseerd team Dak- en Thuisloosheid opgericht. Dit is een team met medewerkers van het OCMW en CAW. De aanpak vertrekt expliciet van één traject per cliënt, met gezamenlijke casusregie en duidelijke rolafspraken om versnippering en parallelle begeleiding te vermijden. De opgebouwde werking fungeert tegelijk als lerend model en inhoudelijke bron voor regionale uitbouw binnen W13.

Daarnaast onderhouden we nauwe samenwerking met andere partners zoals ANZOH, SW+ en W13.

4. Over de verstrenging van de toegang tot de nachtopvang in Roeselare

Ik vernam dat Roeselare er sinds vorig jaar voor kiest de toegang tot haar nachtopvang te verstrengen. Concreet dienen slapers na één nacht een verwijfsbrief van een OCMW voor te leggen, waarna de overnachting wordt doorgerekend aan het betrokken OCMW. Binnen het provinciaal platform dak- en thuisloosheid vindt er afstemming plaats tussen Brugge, Oostende, Roeselare en Kortrijk, onder meer over de timing van inbelrondes, en kunnen personen in principe ook in elkaars nachtopvang terecht.

- Is de schepen op de hoogte van de gewijzigde toegangsvoorwaarden in Roeselare, en werd dit besproken binnen het provinciaal platform? Zo ja, wat was het standpunt van Kortrijk in dat overleg? Kortrijk is op de hoogte via het provinciaal platform dak- en thuisloosheid. Dit is een ambtelijk overlegorgaan.
- Heeft deze verstrenging in Roeselare een meetbaar effect gehad op de bezettingsgraad of de aanmeldingen bij de nachtopvang in Kortrijk? Uit die monitoring blijkt vandaag dat de impact van de beleidskeuze in Roeselare op de Kortrijkse nachtopvang nihil is.

- Overweegt Kortrijk een gelijkaardig model, waarbij toegang na de eerste nacht gekoppeld wordt aan een OCMW-verwijsbrief en de kost wordt doorgerekend aan het betrokken OCMW? Zo ja, zijn hierover al besprekingen gevoerd? Zo nee, op welke gronden wordt dit model niet overwogen?
De organisatie van de nachtopvang gebeurt in samenwerking met het CAW Zuid-West-Vlaanderen waarbij het CAW verantwoordelijk is voor de dagelijkse werking. Op dit moment zijn er duidelijke voorwaarden gesteld aan het verblijf in de nachtopvang.
- Registreert de nachtopvang in Kortrijk de herkomst of het verblijfsprofiel van de gebruikers, zodat duidelijk is welk aandeel feitelijk in Kortrijk verblijft en welk aandeel vanuit andere gemeenten doorstroomt?
De instroom en herkomst van gebruikers worden gemonitord.