

SV 2026-017 van raadslid Carmen Ryheul van 6 februari 2026

Vraag:

Sociaal woonbeleid in Kortrijk: wachtlijsten, lokale binding, leegstand en fraude

Een correct, transparant en rechtvaardig beleid inzake sociale woningen is essentieel om het vertrouwen in het lokale woonbeleid te behouden. De Vlaamse Codex Wonen duidt de stad expliciet aan als regisseur van het lokaal woonbeleid. Sociale huisvesting speelt daarbij een cruciale rol in het garanderen van betaalbaar en kwaliteitsvol wonen voor mensen die het moeilijk hebben.

In het stadsakkoord en meerjarenplan “Kortrijk met BRIO” wordt sterk ingezet op betaalbaar wonen, bijkomende sociale woningen, het aanpakken van leegstand en een beleid dat de *instroom wil inperken* en de *uitstroom wil versterken*. Tegelijk blijft het bestuursakkoord vaag over de concrete toepassing van lokale binding, wachttijden, toewijzingscriteria, leegstand en fraudebestrijding binnen het sociaal woonbeleid. Gelet op de toenemende druk op sociale huisvesting, de lange wachttijden en de maatschappelijke gevoeligheid van dit thema, is volledige transparantie over cijfers, criteria en controles noodzakelijk.

Mijn vragen:

1. Hoeveel sociale woningen zijn er momenteel effectief verhuurd binnen de stad Kortrijk?
2. Hoeveel kandidaat-huurders staan er momenteel op de wachtlijst voor een sociale woning in Kortrijk?
Graag een opsplitsing naar wachttijd:
 - 1–2 jaar
 - 2–5 jaar
 - 5–10 jaar
 - 10–15 jaar
 - meer dan 15 jaar
3. Wordt er binnen de wachtlijst een onderscheid bijgehouden op basis van verblijfsstatus (bv. Belgische staatsburgers, EU-burgers, erkende vluchtelingen, personen met tijdelijke verblijfsvergunning, personen zonder wettig verblijf)?
Zo ja, kan hiervan een overzicht worden gegeven?
4. Binnen welke leeftijdscategorieën bevinden de kandidaat-huurders zich?
Graag opgesplitst als volgt:
 - jonger dan 18 jaar
 - 18–29 jaar
 - 30–39 jaar
 - 40–49 jaar
 - 50–64 jaar
 - 65 jaar en ouder
5. Bij hoeveel kandidaat-huurders is Kortrijk de domiciliegemeente en bij hoeveel de voorkeursgemeente?
Graag ook de procentuele verhouding te vermelden.
6. Krijgen kandidaat-huurders met lokale binding met Kortrijk voorrang bij de toewijzing van sociale woningen?
 - Hoe wordt lokale binding vandaag concreet meegewogen?
 - Overweegt het stadsbestuur, in lijn met de doelstellingen van BRIO inzake het *inperken van de instroom*, een verstrenging van dit criterium?
7. Hoe wordt erop toegezien dat anderstalige sociale huurders het Nederlands voldoende machtig worden binnen de wettelijk vooropgestelde termijn van twee jaar?
 - Hoe wordt deze verplichting opgevolgd?
 - Welke sancties of maatregelen volgen bij het niet naleven ervan?
8. Is er een aparte wachtlijst of voorrangregeling voor personen met een beperking, bijvoorbeeld voor gelijkvloerse of aangepaste woningen?
 - Hoeveel kandidaten bevinden zich momenteel in deze categorie?
9. Op welke types woningen wachten de kandidaat-huurders?
Graag een opsplitsing naar:

- 2 slaapkamers
 - 3 slaapkamers
 - 4 slaapkamers
 - 5 slaapkamers
10. Hoe vaak worden sociale woningen gecontroleerd om na te gaan:
- of de huurders er effectief wonen;
 - of er niet meer personen verblijven dan contractueel toegelaten?
11. Welke controles worden uitgevoerd om te verifiëren of de opgegeven gezinssamenstelling correct is?
12. Hoeveel controles werden in Kortrijk uitgevoerd op het bezit van buitenlandse eigendommen sinds de invoering van het raamcontract hieromtrent?
- Graag per jaar:
- aantal controles;
 - aantal positieve en negatieve vaststellingen;
 - nationaliteiten van de gecontroleerde huurders;
 - nationaliteiten en aantallen van huurders waarbij fraude werd vastgesteld.
13. Zijn er in Kortrijk signalen of vastgestelde gevallen van verhuuld samenwonen of fictieve alleenstaanden binnen het sociaal woonpatrimonium?
14. Welke maatregelen en sancties worden genomen wanneer sociale fraude wordt vastgesteld?
15. Hoeveel sociale woningen staan er momenteel leeg in Kortrijk?
Wat is de evolutie van dit aantal over de laatste vijf jaar?
16. Gaat het bij deze leegstand om frictieleegstand dan wel structurele leegstand?
- Graag het aantal en de procentuele verhouding;
 - Wat is de evolutie hiervan over de laatste vijf jaar?
17. Welke concrete druk of sturing oefent het stadsbestuur uit om leegstaande sociale woningen zo snel mogelijk opnieuw in gebruik te nemen, in lijn met de doelstellingen van BRIO?
18. Wordt er gewerkt met een leegstandsbeheerder?
Zo ja, met welke leegstandsbeheerder?
19. Hoeveel huisuitzettingen vonden er de afgelopen vijf jaar plaats binnen sociale woningen in Kortrijk?
20. Wat waren de voornaamste oorzaken van deze huisuitzettingen?
21. Welke preventieve maatregelen en begeleiding bieden het OCMW en de woonmaatschappij aan om huisuitzettingen te voorkomen?
22. Bestaan er specifieke steunmaatregelen voor kwetsbare groepen om uithuiszetting te vermijden?
- Hoe vaak werd het Fonds ter bestrijding van Uithuiszettingen in werking gesteld?
23. Hoeveel klachten werden de afgelopen drie jaar geregistreerd met betrekking tot sociale woningen in Kortrijk?
24. Wat zijn de meest voorkomende thema's van deze klachten?
(onderhoud, communicatie, huurprijs, leefbaarheid, woonkwaliteit, vandalisme/overlast, ...)

Antwoord (2):

1. Hoeveel sociale woningen zijn er momenteel effectief verhuurd binnen de stad Kortrijk?
Op vandaag zijn er 3423 sociale woningen, waarvan 2930 (85,6%) verhuurd (maart 2026).
2. Hoeveel kandidaat-huurders staan er momenteel op de wachtlijst voor een sociale woning in Kortrijk?

In 2025 waren er in totaal 8830 kandidaat-huurders ingeschreven bij SW+ waarvan 3265 onder hen een voorkeur voor Kortrijk hebben en ook effectief in Kortrijk wonen.

Graag een opsplitsing naar wachttijd:

- 1–2 jaar 3770
- 2–5 jaar 3158
- 5–10 jaar 2075
- 10–15 jaar 299
- meer dan 15 jaar 45

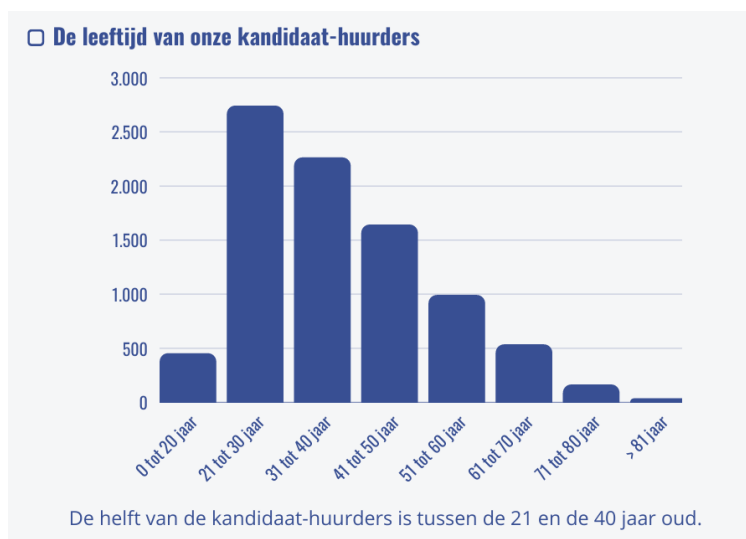
3. Wordt er binnen de wachtlijst een onderscheid bijgehouden op basis van verblijfsstatus (bv. Belgische staatsburgers, EU-burgers, erkende vluchtelingen, personen met tijdelijke verblijfsvergunning, personen zonder wettig verblijf)?

Zo ja, kan hiervan een overzicht worden gegeven?

Het overgrote deel van de kandidaat-huurders (97%) heeft de Belgische nationaliteit. 2,3% is niet Europees. Specifiek verblijfsstatuut wordt niet bijgehouden. Kandidaat-huurders zonder wettig verblijf komen sowieso niet in aanmerking. De opname in het bevolkings- of vreemdelingenregister is een inschrijvingsvoorwaarde.

4. Binnen welke leeftijdscategorieën bevinden de kandidaat-huurders zich?
Graag opgesplitst als volgt:

De verdeling van de kandidaat-huurders volgens leeftijd zag er in 2025 als volgt uit:



5. Bij hoeveel kandidaat-huurders is Kortrijk de domicilieregemeente en bij hoeveel de voorkeursgemeente? Graag ook de procentuele verhouding te vermelden.

Van de 8830 kandidaat-huurders op de wachtlijst van SW+ in 2025 hebben 5876 kandidaten zich enkel voor Kortrijk ingeschreven. 3265 van hen zijn ook gedomicilieerd in Kortrijk 1834 voldoen ook aan de voorwaarden voor lokale binding en 1431 niet.

6. Krijgen kandidaat-huurders met lokale binding met Kortrijk voorrang bij de toewijzing van sociale woningen?

- Hoe wordt lokale binding vandaag concreet meegewogen?

Bij elke toewijzing, met uitzondering van de interne mutaties en het verplichte aandeel versnelde toewijzingen (pijler 2) geldt de voorrangregel voor lokale binding.

- Overweegt het stadsbestuur, in lijn met de doelstellingen van BRIO inzake het *inperken van de instroom*, een verstrenging van dit criterium?

Op vandaag wordt de lokale binding in Kortrijk toegepast zoals deze door Vlaanderen is vastgelegd en opgenomen in het lokaal toewijzingsreglement dat goedgekeurd is door de gemeenteraad. Er is voorrang als men in de laatste 10 jaar 5 jaar onafgebroken in Kortrijk heeft gewoond. Het toewijzingsreglement zal elk jaar geëvalueerd worden.

7. Hoe wordt erop toegezien dat anderstalige sociale huurders het Nederlands voldoende machtig worden binnen de wettelijk vooropgestelde termijn van twee jaar?
- Hoe wordt deze verplichting opgevolgd?

- Welke sancties of maatregelen volgen bij het niet naleven ervan?

Vanaf 1 januari 2023 moet een sociale huurder de Nederlandse taal kennen op het niveau A2 van het Europees Referentiekader voor Moderne Talen. Huurt men twee jaar en heeft men dit niveau A2 niet, dan kan er één jaar uitstel worden gevraagd. Daarna wordt het dossier doorgestuurd naar de toezichthouder van Wonen in Vlaanderen en kan een administratieve geldboete worden opgelegd. In 2025 werd door SW+ de inhaalbeweging opgestart om huurders actief te screenen in 2026.

8. Is er een aparte wachtlijst of voorrangregeling voor personen met een beperking, bijvoorbeeld voor gelijkvloerse of aangepaste woningen?

- Hoeveel kandidaten bevinden zich momenteel in deze categorie?

Ja, SW+ heeft een heel aantal aangepaste woningen gelabeld op adres en voorbehouden voor de doelgroep mensen met een fysieke beperking en ouderen 65+. Deze doelgroepen zijn voorzien binnen pijler 3. Bij inschrijving kan in het CIR (Centraal Inschrijvingsregister) worden aangegeven dat men een aangepaste woning nodig heeft. Er zijn op vandaag 306 kandidaat-huurders ingeschreven die wachten op een aangepaste woning.

Rolstoel gebonden Kortrijk	9
Fysieke beperking Kortrijk	59
65+ Kortrijk	238

9. Op welke types woningen wachten de kandidaat-huurders?

Graag een opsplitsing naar:

- 2 slaapkamers
- 3 slaapkamers
- 4 slaapkamers
- 5 slaapkamers

Deze gegevens zijn niet opgenomen in het jaarverslag van SW+. De stad heeft SW+ uitgenodigd op de raadscommissie van juni voor een algemene toelichting omtrent sociaal wonen. De antwoorden zullen nadien ook schriftelijk worden bezorgd.

10. Hoe vaak worden sociale woningen gecontroleerd om na te gaan:

- of de huurders er effectief wonen;
- of er niet meer personen verblijven dan contractueel toegelaten?

Deze gegevens zijn niet opgenomen in het jaarverslag van SW+. De stad heeft SW+ uitgenodigd op de raadscommissie van juni voor een algemene toelichting omtrent sociaal wonen. De antwoorden zullen nadien ook schriftelijk worden bezorgd.

11. Welke controles worden uitgevoerd om te verifiëren of de opgegeven gezinssamenstelling correct is?

Dit wordt gecontroleerd bij inschrijving en opnieuw bij de toewijzing van een woning.

12. Hoeveel controles werden in Kortrijk uitgevoerd op het bezit van buitenlandse eigendommen sinds de invoering van het raamcontract hieromtrent?

Graag per jaar:

- aantal controles;

Er werden in totaal 8 controles gedaan sinds de invoering van het raamcontract

- aantal positieve en negatieve vaststellingen;

Er werden 3 positieve vaststellingen gedaan

- nationaliteiten van de gecontroleerde huurders;
- nationaliteiten en aantallen van huurders waarbij fraude werd vastgesteld.

We beschikken niet over deze gegevens.

13. Zijn er in Kortrijk signalen of vastgestelde gevallen van verhuuld samenwonen of fictieve alleenstaanden binnen het sociaal woonpatrimonium?

Deze gegevens zijn niet opgenomen in het jaarverslag van SW+. De stad heeft SW+ uitgenodigd op de raadscommissie van juni voor een algemene toelichting omtrent sociaal wonen. De antwoorden zullen nadien ook schriftelijk worden bezorgd.

14. Welke maatregelen en sancties worden genomen wanneer sociale fraude wordt vastgesteld?

De wettelijk voorziene maatregelen worden hiervoor gehanteerd.

15. Hoeveel sociale woningen staan er momenteel leeg in Kortrijk?
Wat is de evolutie van dit aantal over de laatste vijf jaar?

EVOLUTIE STRUCTURELE LEEGSTAND

	Niet-Verhuurbaar patrimonium (woningen 'werken in uitvoering')	Verhuurbaar patrimonium (verhuurbare woningen)	Structurele leegstand
31/12/24	106	95	283
31/12/25	83	106	365

Ondanks het feit dat steeds meer niet-verhuurbare panden omgezet werden in verhuurbaar patrimonium, steeg ook de structurele leegstand in de loop van 2025. Deze structurele leegstand heeft onder andere te maken met de mate waarin de woonmaatschappij investeert in renovatie- of bouwprojecten.

EVOLUTIE FRICTIELEEGSTAND

	Frictieleegestand
31/12/24	207
31/12/25	202

De frictieleegestand tussen verhuringen is op jaarbasis stabiel gebleven.

De evolutie van de leegstand over de voorbije 5 jaar is niet opgenomen in het jaarverslag van SW+. De stad heeft SW+ uitgenodigd op de raadscommissie van juni voor een algemene toelichting omtrent sociaal wonen. De antwoorden zullen nadien ook schriftelijk worden bezorgd.

16. Gaat het bij deze leegstand om frictieleegestand dan wel structurele leegstand?
- Graag het aantal en de procentuele verhouding;
 - Wat is de evolutie hiervan over de laatste vijf jaar?

Zie antwoord op vraag 15

17. Welke concrete druk of sturing oefent het stadsbestuur uit om leegstaande sociale woningen zo snel mogelijk opnieuw in gebruik te nemen, in lijn met de doelstellingen van BRIO?

Over de leegstand in de sociale woningen wordt periodiek gerapporteerd naar de stad als onderdeel van de samenwerkingsovereenkomst. Hierbij wordt zowel de structurele als de frictieleegstand opgevolgd. Daarnaast is het ook een vast onderdeel van de vergadering van de RvB waar de stad ook vertegenwoordigd is.

18. Wordt er gewerkt met een leegstandsbeheerder? Zo ja, met welke leegstandsbeheerder?

Ja, SW+ werkt op vandaag samen met Interim Vastgoed als leegstandsbeheerder.

19. Hoeveel huisuitzettingen vonden er de afgelopen vijf jaar plaats binnen sociale woningen in Kortrijk?

In 2025 kwam het in 12 gevallen tot een effectieve uithuiszetting.

20. Wat waren de voornaamste oorzaken van deze huisuitzettingen?

In 8 gevallen kwam het tot een uithuiszetting door huurachterstal, in 1 geval voor leefbaarheid, in 3 gevallen voor huurachterstal in combinatie met andere redenen.

21. Welke preventieve maatregelen en begeleiding bieden het OCMW en de woonmaatschappij aan om huisuitzettingen te voorkomen?

Vanaf 1 september 2025 ging SW+ van start met woonregio's. In elke woonregio is er een vaste huurbegeleider en pandbeheerder actief. De woonregio's sluiten zo veel mogelijk aan op de buurt- en gebiedswerking van de stad Kortrijk. Dat zorgt niet alleen voor eenvoud en duidelijkheid, het maakt ook dat er makkelijker een nauwe samenwerking kan ontstaan tussen de ploeg van SW+ en de gebiedswerkers van de stad Kortrijk. Een van de doelstellingen van de regiowerking is een persoonlijker en nauwer contact met de huurders. Bedoeling is om in een tijdspanne van 2 jaar alle huurders een huisbezoek te hebben gebracht. Op 31 december 2025 werd 28% van alle huurders al persoonlijk bezocht. Daarnaast engageren de stad en SW+ zich in de samenwerkingsovereenkomst om het aantal uithuiszettingen gezamenlijk tot het minimum te beperken. Ter preventie van uithuiszettingen werkt SW+ nauw samen met wijkgericht sociaal werk. Zo wordt op de herinneringsbrieven expliciet verwezen naar de hulpverlening binnen de wijkteams en worden kritieke situaties steeds in onderling overleg besproken alvorens een juridische procedure wordt opgestart.

22. Bestaan er specifieke steunmaatregelen voor kwetsbare groepen om uithuiszetting te vermijden? Hoe vaak werd het Fonds ter bestrijding van Uithuiszettingen in werking gesteld?

Deze gegevens zijn niet opgenomen in het jaarverslag van SW+. De stad heeft SW+ uitgenodigd op de raadscommissie van juni voor een algemene toelichting omtrent sociaal wonen. De antwoorden zullen nadien ook schriftelijk worden bezorgd.

23. Hoeveel klachten werden de afgelopen drie jaar geregistreerd met betrekking tot sociale woningen in Kortrijk?

Er werden 14 klachten geregistreerd, waarvan er 5 ontvankelijk werden verklaard.

24. Wat zijn de meest voorkomende thema's van deze klachten?
(onderhoud, communicatie, huurprijs, leefbaarheid, woonkwaliteit, vandalisme/overlast, ...)

- 1) Klacht rond eindafrekening huurlasten
- 2) Klacht tegen beslissing om eerste ongegronde weigering te registreren met stopzetten huurpremie als gevolg
- 3) Klacht rond diverse gebreken in de woning en het niet-opvolgen van herstellingen
- 4) Klacht rond uitgevoerde werken aan goot
- 5) Klacht en verzoek tot herziening huuraanpassing 2026 – foutieve inkomensgegevens KSZ

SV 2026-033 van raadsleden Wouter Vermeersch en Karel Descheemaeker van 21 april 2026

Vraag:

Beleidsambitie Brio '40 extra agenten'

Graag deze schriftelijke vraag beantwoorden voorafgaand aan de raadscommissie over de jaarrekening 2025.

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

"We voorzien de nodige middelen om het politiekorps van PZ Vlas op korte termijn uit te breiden met 40 extra agenten".

In het bestuursakkoord Kortrijk met brio 'Kortrijk met brio - Partituur voor 6 jaar sterk bestuur' dd. 2 september 2024 werd dit afgezwakt tot:

"We voorzien de nodige middelen om het korps van de politiezone VLAS te versterken met 40 extra medewerkers".

Wij beschikken, op basis van onze eerdere schriftelijke vragen, over volgende evolutie van het operationeel kader van de politiezone VLAS:

31/12/2018: 242 operationele agenten (254 OPS waarvan 9 NAVAP + 3 AFWEZIG)
31/12/2019: 234 operationele agenten (243 OPS waarvan 7 NAVAP + 2 AFWEZIG)
31/12/2020: 242 operationele agenten (249 OPS waarvan 5 NAVAP + 2 AFWEZIG)
31/12/2021: 244 operationele agenten (253 OPS waarvan 5 NAVAP + 4 AFWEZIG)
31/12/2022: 269 operationele agenten (279 OPS waarvan 6 NAVAP + 4 AFWEZIG)
31/12/2023: 263 operationele agenten (276 OPS waarvan 10 NAVAP + 3 AFWEZIG)
31/12/2024: 259 operationele agenten (270 OPS waarvan 9 NAVAP + 2 AFWEZIG)

Bij aanvang van de legislatuur (31/12/2024) waren er 259 agenten operationeel in de politiezone VLAS.

1. Graag de overeenkomstige cijfers aanvullen per 31 december 2025:
31/12/2025: operationele agenten (... OPS waarvan .. NAVAP + .. AFWEZIG)
2. Hoe evalueert het stadsbestuur de evolutie van dit cijfer in het kader van de beleidsambitie in Brio?

Antwoord:

1. Graag de overeenkomstige cijfers aanvullen per 31 december 2025:
31/12/2025: 274 operationele agenten (291 OPS waarvan 14 in NAVAP + 3 langdurig AFWEZIG)
2. Hoe evalueert het stadsbestuur de evolutie van dit cijfer in het kader van de beleidsambitie in Brio?

De ambitie is om deze legislatuur 40 extra medewerkers te voorzien bij PZ VLAS. Dit gebeurt gefaseerd en we zitten op schema. De aanpak hiervan is al herhaaldelijk aan u toegelicht op de politieraad.

SV 2026-034 van raadsleden W. Vermeersch, M. De Bruyne, C. Ryheul van 21 april 2026

Vraag:

Beleidsambitie Brio '500 sociale woningen'

Graag deze schriftelijke vraag beantwoorden voorafgaand aan de raadscommissie over de jaarrekening 2025.

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

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

In het bestuursakkoord Kortrijk met brio 'Kortrijk met brio - Partituur voor 6 jaar sterk bestuur' dd. 2 september 2024 werd dit aangepast tot:

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

Wij beschikken, op basis van onze eerdere schriftelijke vragen, over volgende evolutie van het aantal sociale woningen in Kortrijk en deelgemeenten:

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

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

1. Graag de overeenkomstige cijfer aanvullen per 31 december 2025:

31/12/2025: sociale woningen

2. Hoe evalueert het stadsbestuur de evolutie van dit cijfer in het kader van de beleidsambitie in Brio?

Antwoord:

1. Graag de overeenkomstige cijfer aanvullen per 31 december 2025:

31/12/2025: **3.412** sociale woningen

2. Hoe evalueert het stadsbestuur de evolutie van dit cijfer in het kader van de beleidsambitie in Brio?

In 2025 is een netto groei met 63 extra sociale woningen gerealiseerd.

Op basis van de projecten van SW+ die op vandaag op de planning staan zal er nog een netto groei van 193 bijkomende woningen gerealiseerd worden.

Daarnaast stelt de stad in haar samenwerkingsovereenkomst met SW+ de ambitie voorop om naast de eigen projecten van SW+ ook jaarlijks met 40 privaat ingehuurde sociale woningen te groeien.

Als al deze aspecten samen worden bekeken, kan de evolutie op vandaag positief geëvalueerd worden.

SV 2026-035 van raadsleden W. Vermeersch, M. De Bruyne, C. Ryheul van 21 april 2026

Vraag:

Beleidsambitie Brio 'minstens 50 budgethuurwoningen'

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

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

In het bestuursakkoord Kortrijk met brio 'Kortrijk met brio - Partituur voor 6 jaar sterk bestuur' dd. 2 september 2024 werd dit aangepast tot:

“Het marktverhuurkantoor Kokon creëert minstens 50 budgethuurwoningen tegen 2030.”

Wij beschikken, op basis van onze eerdere schriftelijke vragen, over volgende evolutie van het aantal budgethuurwoningen in Kortrijk en deelgemeenten:

31/12/2018: 16 budgethuurwoningen
31/12/2019: 44 budgethuurwoningen
31/12/2020: 51 budgethuurwoningen
31/12/2021: 56 budgethuurwoningen
31/12/2022: 56 budgethuurwoningen
31/12/2023: 56 budgethuurwoningen
31/12/2024: 64 budgethuurwoningen

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

1. Graag de overeenkomstige cijfer aanvullen per 31 december 2025:

31/12/2025: budgethuurwoningen

2. Hoe evalueert het stadsbestuur de evolutie van dit cijfer in het kader van de beleidsambitie in Brio?

Antwoord:

1. Graag de overeenkomstige cijfer aanvullen per 31 december 2025:

31/12/2025: 81 budgethuurwoningen

2. Hoe evalueert het stadsbestuur de evolutie van dit cijfer in het kader van de beleidsambitie in Brio?

De beleidsambitie is om deze legislatuur met minstens 50 woningen te groeien. We mikken op 10 woningen/jaar. In 2025 is deze doelstelling ruimschoots behaald met een netto groei van 17 woningen. In april 2026 is er al 1 extra woning in beheer gekomen en is er een akkoord voor de inhuurname van nog eens 5 extra woningen, wat een netto groei van 6 woningen betekent. Ook in 2026 zit Kokon dus ruim op schema om de doelstelling te realiseren.

SV 2026-036 van raadslid Carmen Ryheul van 22 april 2026

Vraag:

Veilige snelheidsremmers

Verkeersremmers zijn bedoeld om auto's trager te laten rijden en zo de veiligheid in woonwijken en stadskernen te verbeteren. Ze zorgen ervoor dat bestuurders beter opletten en minder snel door straten rijden waar ook voetgangers en fietsers aanwezig zijn. Toch kunnen verkeersremmers in het donker soms juist een probleem vormen wanneer ze niet goed zichtbaar zijn.

Er zijn verschillende factoren die bepalen hoe goed een verkeersremmer te zien is bij weinig licht. Een eerste belangrijke factor is het materiaal en de kleur. Sommige verkeersremmers zijn gemaakt van beton of asfalt en hebben een donkere kleur, waardoor ze 's avonds moeilijk opvallen.

Een tweede factor is de manier waarop voertuigen de verkeersremmer verlichten. Wanneer koplampen rechtstreeks op een verkeersremmer schijnen, wordt deze sneller zichtbaar. Maar dit hangt ook af van de vorm

en hoogte van de verkeersremmer. Sommigen worden pas op het laatste moment opgemerkt, wat gevaarlijke situaties kan veroorzaken.

Ook de verlichting in de omgeving speelt een grote rol. Als straatlampen slecht werken of als er weinig licht is in een straat, zijn verkeersremmers moeilijker te zien. Dit kan vooral bij regenweer nog erger worden, omdat het wegdek reflecteert en bestuurders minder goed kunnen inschatten waar de drempel ligt.

Kortom, een goede zichtbaarheid van alle verkeersremmers is een noodzaak. Verkeersveiligheid stopt immers niet wanneer de zon ondergaat. Ook 's avonds moeten onze straten veilig blijven.

1. Heeft het stadsbestuur een overzicht van alle snelheidsremmers in onze stad (absoluut aantal en per type: drempels, asverschuivingen, wegversmallingen, plateaus, enz.)? Zo ja, hoe vaak wordt dit geactualiseerd en wanneer gebeurde dit voor het laatst? Zo nee, waarom niet en acht men het nuttig om zo'n overzicht op te maken?
2. Is er bij de snelheidsremmers nagegaan of ze allemaal voldoende zichtbaar zijn in het donker? Zo ja, werd een plan opgemaakt om de eventueel slecht zichtbare remmers op korte termijn onder handen te nemen? Zo nee, waarom niet?
3. Is er een structureel controle- of onderhoudsplan voor de verkeersremmers? Zo ja, waaruit bestaat dit, hoe vaak wordt dit geëvalueerd en wanneer was de meest recente evaluatie? Zo nee, waarom niet, waaruit bestaat de controle/onderhoud dan wel en acht men het nuttig om zo'n structureel plan op te maken?
4. Wat is de gemiddelde afstand tussen snelheidsremmers in straten waar ze geplaatst zijn?
5. Hoeveel verkeersongevallen waarbij een snelheidsremmer een rol speelde, werden de voorbije 5 jaar geregistreerd (opgesplitst naar jaar, type weggebruiker en tijdstip – dag/nacht)?
6. Hoeveel meldingen of klachten ontving de gemeente over slecht zichtbare snelheidsremmers (per jaar, laatste 5 jaar)?
7. Zijn er locaties waar herhaaldelijk ongevallen of bijna-ongevallen werden gemeld? Om hoeveel locaties gaat het?
8. Welk percentage van de snelheidsremmers is voorzien van extra signalisatie (verkeersborden, reflecterende markerings, ledverlichting, waarschuwborden met aanduiding van afstand)?
9. Wat is de gemiddelde kostprijs van de aanleg van één snelheidsremmer?
10. Hoeveel snelheidsremmers werden de afgelopen 5 jaar hersteld of vervangen wegens slijtage of zichtbaarheidsproblemen?
11. Is er onderzocht of slecht zichtbare snelheidsremmers mogelijk leiden tot schadeclaims? Zo ja, hoeveel schadeclaims werden de afgelopen 5 jaar ingediend en wat was de totale kost?
12. Wordt er periodiek een evaluatierapport opgesteld over de effectiviteit van snelheidsremmers? Zo ja, wat waren de belangrijkste conclusies van het meest recente rapport (met cijfermatige onderbouwing)?

Antwoord:

1. Heeft het stadsbestuur een overzicht van alle snelheidsremmers in onze stad (absoluut aantal en per type: drempels, asverschuivingen, wegversmallingen, plateaus, enz.)? Zo ja, hoe vaak wordt dit geactualiseerd en wanneer gebeurde dit voor het laatst? Zo nee, waarom niet en acht men het nuttig om zo'n overzicht op te maken?

Alle signalisatie, evenals de rijbaankussens, worden geïnventariseerd. Drempels, asverschuivingen en plateaus worden niet afzonderlijk opgenomen in de inventaris, aangezien deze doorgaans enkel uit signalisatie bestaan, zoals paaltjes.

2. Is er bij de snelheidsremmers nagegaan of ze allemaal voldoende zichtbaar zijn in het donker? Zo ja, werd een plan opgemaakt om de eventueel slecht zichtbare remmers op korte termijn onder handen te nemen? Zo nee, waarom niet?

Alle snelheidsremmende, infrastructurele maatregelen voldoen aan de wettelijke normen en zijn voorzien van voldoende signalisatie en markerings.

3. Is er een structureel controle- of onderhoudsplan voor de verkeersremmers? Zo ja, waaruit bestaat dit, hoe vaak wordt dit geëvalueerd en wanneer was de meest recente evaluatie? Zo nee, waarom niet, waaruit bestaat de controle/onderhoud dan wel en acht men het nuttig om zo'n structureel plan op te maken?

Er vinden momenteel geen structurele controles plaats. Wel gebeuren er sporadische visuele controles door toezichters, ploegbazen en medewerkers. Op basis van deze controles en de meldingen via 1777 wordt vandaag geen nood gezien aan een bijkomend structureel controlemechanisme.

4. Wat is de gemiddelde afstand tussen snelheidsremmers in straten waar ze geplaatst zijn?

We beschikken momenteel niet over specifieke data. Er bestaat geen vaste structuur of uniforme methodiek voor de onderlinge afstand tussen snelheidsremmers.

5. Hoeveel verkeersongevallen waarbij een snelheidsremmer een rol speelde, werden de voorbije 5 jaar geregistreerd (opgesplitst naar jaar, type weggebruiker en tijdstip – dag/nacht)?

Aangezien er geen aparte inventaris van snelheidsremmers bestaat, is er ook geen overzichtskaart met hun locaties beschikbaar. Bij de registratie van verkeersongevallen in het politiesysteem wordt bovendien geen afzonderlijke categorie voor snelheidsremmers voorzien. De politie kan daardoor geen specifieke oplijsting van dergelijke ongevallen opmaken.

6. Hoeveel meldingen of klachten ontving de gemeente over slecht zichtbare snelheidsremmers (per jaar, laatste 5 jaar)?

Alle meldingen over snelheidsremmers worden onder eenzelfde categorie geregistreerd (Meldingen specifiek over zichtbaarheid van de snelheidsremmers worden niet apart geregistreerd.) Hierbij een overzicht van meldingen over snelheidsremmers van de laatste 5 jaar.

Bron Topdesk meldpunt 1777
periode 1/1/2020 - 10/05/2026

Jaar	Aantal
2021	37
2022	56
2023	22
2024	4
2025	10
2026*	2
Eindtotaal	131

* 2026 tot en met 10/05/2026

Bij de Ombudsdienst zijn er geen specifieke klachten over snelheidsremmers gekend.

7. Zijn er locaties waar herhaaldelijk ongevallen of bijna-ongevallen werden gemeld? Om hoeveel locaties gaat het?

Aangezien er geen aparte inventaris van snelheidsremmers bestaat, is er ook geen overzichtskaart met hun locaties beschikbaar. Daarnaast wordt bij de registratie in het politiesysteem geen afzonderlijke categorie voorzien voor snelheidsremmers. Daardoor kan de politie ook geen specifieke oplijsting van bijna-ongevallen in verband met snelheidsremmers opmaken.

8. Welk percentage van de snelheidsremmers is voorzien van extra signalisatie (verkeersborden, reflecterende markeringen, ledverlichting, waarschuwingsborden met aanduiding van afstand)?

Iedere snelheidsremmer is voorzien van de nodige signalisatie, geen enkele is voorzien van (grond)ledverlichting.

9. Wat is de gemiddelde kostprijs van de aanleg van één snelheidsremmer?

- Rijbaankussen: +/- €1500 aankoopprijs incl BTW (prijs 2022)
- Plateau op een T-kruispunt met opritten in prefab betonelementen: +/- 45.000 € incl. BTW.
- Plateau met opritten in asfalt: +/-30.000 € incl. BTW.
- Drempel in prefab betonelementen +/- 11.500 € incl. BTW.

Dit zijn indicatieve bedragen en deze kunnen dus niet één op één toegepast worden op elke situatie. De uiteindelijke kostprijs is steeds afhankelijk van diverse context- en omgevingsfactoren.

10. Hoeveel snelheidsremmers werden de afgelopen 5 jaar hersteld of vervangen wegens slijtage of zichtbaarheidsproblemen?

5

11. Is er onderzocht of slecht zichtbare snelheidsremmers mogelijk leiden tot schadeclaims? Zo ja, hoeveel schadeclaims werden de afgelopen 5 jaar ingediend en wat was de totale kost?

De dienst verzekeringen ontving in de afgelopen 5 jaar 2 schadeclaims. Beide werden echter door de verzekeringsmaatschappij afgewezen en er vond dan ook geen uitgave plaats.

12. Wordt er periodiek een evaluatierapport opgesteld over de effectiviteit van snelheidsremmers? Zo ja, wat waren de belangrijkste conclusies van het meest recente rapport (met cijfermatige onderbouwing)?

Nee

SV 2026-038 van raadslid Carmen Ryheul van 22 april 2026

Vraag:

Werfcharter – naleving, handhaving en transparantie in Kortrijkse schoolomgevingen

Het Kortrijkse werfcharter, een initiatief van de stad samen met de Bouwunie, de Confederatie Bouw en FeMa, en gelanceerd door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, bestaat sinds 2016. Kortrijk was de eerste stad met zo'n charter, dat sindsdien door meer dan 100 andere besturen werd overgenomen. Het charter houdt in dat aangesloten bedrijven zwaar werfverkeer (meer dan 7,5 ton) vermijden in schoolomgevingen, één uur voor de eerste bel en anderhalf uur na het einde van de schooldag.

Op 17 mei 2023 raakte een vrouw levensgevaarlijk gewond bij een dodehoekongeval op de Felix de Bethunelaan in Kortrijk. Een betonmixer sleepte een fietsster mee op een rotonde. Volgens het protocol had het voertuig zich op dat moment niet in die omgeving mogen bevinden.

Naar aanleiding daarvan stelde ik op 30 mei 2023 een schriftelijke vraag over de evaluatie en naleving van het charter. De antwoorden waren veelzeggend: er bestaan geen cijfers over de situatie vóór de invoering, waardoor een vergelijking onmogelijk is, en gegevens over meldingen of inbreuken zijn niet beschikbaar.

Deze vaststellingen staan niet op zichzelf. Uit recente Vlaamse bevestigingen blijkt dat de meeste gemeenten geen duidelijk zicht hebben op de naleving van het werfcharter en dat er nood is aan meer controle, opvolging en eenduidige procedures. Tegen die achtergrond rijst de vraag in welke mate Kortrijk vandaag wél zicht heeft op de effectiviteit van dit instrument.

Tijdens de gemeenteraad van 20 april 2026 kwam de problematiek opnieuw naar voren in de schoolomgeving van basisschool 't Fort. Daarbij werd opnieuw geen concreet zicht gegeven op het aantal aangesloten bedrijven, de uitgevoerde controles of de naleving in de praktijk.

Na tien jaar werfcharter blijft de kernvraag dus actueel: hoe wordt dit charter concreet opgevolgd, gecontroleerd en geëvalueerd?

Vragen

A. Aansluitingen en bereik

- Hoeveel bedrijven zijn momenteel aangesloten bij het Kortrijkse werfcharter?
Graag een overzicht van de evolutie per jaar sinds de invoering in 2016.
- Op welke manier worden bedrijven geïnformeerd over het charter en gestimuleerd om zich aan te sluiten?
Worden aanvragers van vergunningen of inname openbaar domein systematisch geïnformeerd of betrokken?
- Worden scholen systematisch betrokken bij de toepassing van het charter (bv. opvragen schoolroutes, overleg bij werven)?

B. Naleving, controle en registratie

- Worden meldingen en klachten over overtredingen van het werfcharter vandaag systematisch geregistreerd en bijgehouden?
Zo ja, hoeveel meldingen werden per jaar ontvangen en hoe werden deze opgevolgd?
Zo neen, waarom niet?
- Heeft de stad vandaag concreet zicht op de naleving van het charter?
- Hoe zorgt de stad er concreet voor dat er wél zicht is op de naleving van het werfcharter, gezien uit Vlaamse bevragingen blijkt dat de meeste gemeenten daar geen duidelijk zicht op hebben?
- Welke systemen, registraties of methodes worden vandaag gebruikt om de naleving van het charter effectief op te volgen en te monitoren?
- Werden er systematische controles uitgevoerd op de naleving van het charter?
Zo ja: door wie, hoe vaak, op welke locaties en met welk resultaat?
Zo neen: waarom niet?
- Werd er, ondanks het ontbreken van een nulmeting, op een andere manier een evaluatie uitgevoerd van de effectiviteit van het charter?
Zo ja, wat zijn de resultaten?
Zo neen, waarom niet?
- Indien dergelijke systemen vandaag niet bestaan, is de stad bereid om die op korte termijn te ontwikkelen?

C. Situatie basisschool 't Fort

- Wordt het werfverkeer voor het project Woonhof aan de Leie (aannemer Furnibo, Kleine Leiestraat) momenteel als conform het werfcharter beschouwd, ook wanneer dit passeert tijdens de schooluren op minder dan 30 meter van de schoolpoort?
- Welke concrete afspraken werden gemaakt met de aannemer na de opmerkingen van december 2025?
Zijn deze afspraken schriftelijk vastgelegd en worden ze actief opgevolgd?

D. Versterking van het charter

- Hoe verzoent de stad het vrijwillige karakter van het charter met de nood aan effectieve handhaving en controle, zoals ook op Vlaams niveau wordt benadrukt?
- Is de stad bereid om het charter zichtbaarder en controleerbaarder te maken via volgende maatregelen:
 - het invoeren van een herkenbaar label op voertuigen van aangesloten bedrijven;
 - het publiceren van de lijst van aangesloten bedrijven;
 - het voorzien van een laagdrempelig meldpunt voor scholen en buurtbewoners?

Antwoord:

Aansluitingen en bereik

- Hoeveel bedrijven zijn momenteel aangesloten bij het Kortrijkse werfcharter?
Graag een overzicht van de evolutie per jaar sinds de invoering in 2016.

Het Charter Werftransport werd afgesloten met de volgende overkoepelende organisaties: Bouwunie West-Vlaanderen, Confederatie Bouw West-Vlaanderen (nu: Embuild West-Vlaanderen), Fema en Fedbeton

- Op welke manier worden bedrijven geïnformeerd over het charter en gestimuleerd om zich aan te sluiten?

Worden aanvragers van vergunningen of inname openbaar domein systematisch geïnformeerd of betrokken?

Bij innames van het openbaar domein of werken in schoolomgevingen wordt het Charter Werftransport systematisch meegegeven bij elke vergunningsaanvraag of aanvraag tot inname van het openbaar domein. Op die manier worden bedrijven reeds bij de aanvraagfase actief geïnformeerd over de principes en verwachtingen van het charter.

Aanvragers van vergunningen of innames openbaar domein in dergelijke omgevingen worden dus structureel betrokken en expliciet gewezen op het Charter Werftransport, met als doel hen te sensibiliseren en aan te zetten tot veilig en verantwoordelijk werftransport.

- Worden scholen systematisch betrokken bij de toepassing van het charter (bv. opvragen schoolroutes, overleg bij werven)?

De toepassing en opvolging van het Charter Werftransport verloopt via het Team Minder Hinder. Dit team staat in voor de afstemming en opvolging bij relevante werven en fungeert als aanspreekpunt voor de betrokken partijen.

B. Naleving, controle en registratie

- Worden meldingen en klachten over overtredingen van het werfcharter vandaag systematisch geregistreerd en bijgehouden?
Zo ja, hoeveel meldingen werden per jaar ontvangen en hoe werden deze opgevolgd?
Zo neen, waarom niet?

Meldingen en klachten over mogelijke overtredingen van het Charter Werftransport worden zo snel mogelijk opgepikt en behandeld, maar er bestaat vandaag geen afzonderlijk, systematisch register waarin deze meldingen centraal en structureel worden bijgehouden.

- Heeft de stad vandaag concreet zicht op de naleving van het charter?

De stad heeft geen volledig sluitend of exhaustief overzicht van de naleving van het Charter Werftransport. Wel kan worden vastgesteld dat er een merkbaar verschil is sinds de invoering ervan. Op basis van de meldingen die binnenkomen, stellen de diensten vast dat de hoeveelheid zwaar verkeer in gevoelige omgevingen, zoals schoolomgevingen, is afgenomen in vergelijking met de situatie vóór de invoering van het Charter Werftransport.

Het resultaat wordt dus vooral kwalitatief opgevolgd aan de hand van meldingen en terreinervaring.

- Hoe zorgt de stad er concreet voor dat er wél zicht is op de naleving van het werfcharter, gezien uit Vlaamse bevragingen blijkt dat de meeste gemeenten daar geen duidelijk zicht op hebben?

De stad verwerft inzicht in de naleving van het Charter Werftransport door actief signalen uit het veld op te volgen. Meldingen en klachten komen binnen via kanalen zoals 1777, e-mail en rechtstreekse contacten met bewoners, en worden door de diensten opgepikt en opgevolgd.

Die aanpak zorgt ervoor dat de stad snel op de hoogte is wanneer problemen zich herhaaldelijk of structureel voordoen.

- Welke systemen, registraties of methodes worden vandaag gebruikt om de naleving van het charter effectief op te volgen en te monitoren?

Vandaag gebeurt de opvolging en monitoring van de naleving van het Charter Werftransport niet via technische systemen of formele registraties, maar via de menselijke factor. Signalen uit het terrein - afkomstig van bewoners, ouders, buurtwerkingen en andere weggebruikers - vormen de belangrijkste graadmeter.

- Werden er systematische controles uitgevoerd op de naleving van het charter?
Zo ja: door wie, hoe vaak, op welke locaties en met welk resultaat?
Zo neen: waarom niet?

Er worden vandaag geen systematische of structurele controles uitgevoerd op de naleving van het Charter Werftransport, in de zin van geplande inspecties met vaste frequentie, locaties of rapportering. Daarvoor is de beschikbare mankracht onvoldoende.

De stad kiest er daarom voor om in te zetten op signaalgestuurde opvolging.

- Werd er, ondanks het ontbreken van een nulmeting, op een andere manier een evaluatie uitgevoerd van de effectiviteit van het charter?
Zo ja, wat zijn de resultaten?
Zo neen, waarom niet?

De effectiviteit van het Charter Werftransport wordt op een praktijkgerichte manier geëvalueerd. Die evaluatie gebeurt voornamelijk kwalitatief, op basis van terreinervaring en signalen.

Zo stellen de diensten vast dat aannemers het Charter Werftransport actief kennen en er expliciet naar informeren, wat erop wijst dat het Charter Werftransport leeft en wordt meegenomen in de voorbereiding van werken. Daarnaast is er ook een duidelijke afname merkbaar van klachten, onder meer in gevoelige omgevingen zoals schoolomgevingen

- Indien dergelijke systemen vandaag niet bestaan, is de stad bereid om die op korte termijn te ontwikkelen?

Nee

C. Situatie basisschool 't Fort

- Wordt het werfverkeer voor het project Woonhof aan de Leie (aannemer Furnibo, Kleine Leiestraat) momenteel als conform het werfcharter beschouwd, ook wanneer dit passeert tijdens de schooluren op minder dan 30 meter van de schoolpoort?

Voor dit specifieke project werd deze vraag reeds uitvoerig behandeld naar aanleiding van de interpellatie van raadslid Arthur Vandenbulcke tijdens de gemeenteraad van 20 april. We verwijzen graag naar die bespreking en de daar gegeven toelichting omtrent het werfverkeer en de toepassing van het werfcharter.

- Welke concrete afspraken werden gemaakt met de aannemer na de opmerkingen van december 2025?
Zijn deze afspraken schriftelijk vastgelegd en worden ze actief opgevolgd?

Voor dit specifieke project werd deze vraag reeds uitvoerig behandeld naar aanleiding van de interpellatie van raadslid Arthur Vandenbulcke tijdens de gemeenteraad van 20 april. We verwijzen graag naar die bespreking en de daar gegeven toelichting omtrent het werfverkeer en de toepassing van het werfcharter.

D. Versterking van het charter

- Hoe verzoent de stad het vrijwillige karakter van het charter met de nood aan effectieve handhaving en controle, zoals ook op Vlaams niveau wordt benadrukt?

De stad brengt dit actief onder de aandacht op Vlaams niveau, onder meer via overleg- en kennisdelingskanalen zoals de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) en de VVSG.

- Is de stad bereid om het charter zichtbaarder en controleerbaarder te maken via volgende maatregelen:
 - het invoeren van een herkenbaar label op voertuigen van aangesloten bedrijven;

- het publiceren van de lijst van aangesloten bedrijven;
- het voorzien van een laagdrempelig meldpunt voor scholen en buurtbewoners?

Wat betreft een herkenbaar label op voertuigen en het publiceren van een lijst van aangesloten bedrijven, is het belangrijk mee te geven dat het Charter Werftransport niet werkt met een formele aansluiting van bedrijven (zie het antwoord op vraag 1). Er bestaat dus geen lijst van aangesloten aannemers, noch een systeem van officiële deelnemers waarmee dergelijke maatregelen op dit moment kunnen worden gekoppeld. Wat betreft een laagdrempelig meldpunt kan bevestigd worden dat dit vandaag reeds bestaat. Inwoners en andere betrokkenen kunnen meldingen doen via de stedelijke kanalen, onder meer via 1777 en via rechtstreekse e-mail aan de diensten. Deze meldingen worden opgepikt en zo snel mogelijk opgevolgd.

SV 2026-039 van raadslid Carmen Ryheul van 22 april 2026

Vraag:

Dodehoekongevallen – stand van zaken opleidingen en sensibilisering in Kortrijk

Dodehoekongevallen vormen een ernstig risico voor zwakke weggebruikers, in het bijzonder voor schoolgaande kinderen en jongeren. In Kortrijk worden opleidingen georganiseerd in samenwerking met politiezone VLAS, De Lijn en private partners, waarbij leerlingen van het 6de leerjaar gesensibiliseerd worden rond de gevaren van dode hoeken bij vrachtwagens en bussen.

Bij de eerste editie in september 2021 werden alle 45 Kortrijkse basisscholen aangeschreven. 17 scholen schreven zich in, goed voor 25 klassen en 473 kinderen. In september 2023 namen opnieuw 17 scholen deel, goed voor 27 klassen. In september 2024 nam het aantal deelnemende klassen toe tot 40. Over initiatieven in 2025 of plannen voor 2026 is geen publieke informatie beschikbaar.

Op mijn schriftelijke vraag van november 2021 gaf het college aan dat ervaringsdeskundigen niet structureel betrokken worden bij de opleidingen, maar dat overleg over een eventuele rol mogelijk was. Het verkeersveiligheidsbeleid blijft voornamelijk gericht op infrastructuur en handhaving, zonder specifieke structurele verankering van sensibilisering rond dodehoekongevallen.

De link met het werfcharter als aanvullend instrument voor verkeersveiligheid in schoolomgevingen wordt behandeld in een afzonderlijke schriftelijke vraag.

Gelet op het blijvende risico en het belang van preventie en educatie, verzoek ik het college om een volledig en onderbouwd overzicht van de huidige stand van zaken, de evolutie en de toekomstige plannen.

Mijn vragen:

1. Kan het college een overzicht bezorgen van het aantal dodehoekongevallen in Kortrijk gedurende de laatste vijf jaar, met vermelding van:
 - het aantal ongevallen per jaar;
 - het aantal gewonden en dodelijke slachtoffers;
 - het type weggebruikers (fietsers, voetgangers, ...)?
2. Welke concrete sensibiliserings- en opleidingsinitiatieven rond dodehoekongevallen werden in 2025 georganiseerd in Kortrijk?
3. Welke initiatieven zijn gepland voor 2026?
4. Werden alle Kortrijkse scholen (lager en secundair onderwijs) systematisch gecontacteerd voor deelname aan de opleidingen? Welke scholen namen effectief deel aan de meest recente editie, en wat was de responsgraad?
5. Worden deze opleidingen structureel jaarlijks herhaald? Op basis van welke evaluatiecriteria, en met welke resultaten tot nu toe?
6. Overweegt de stad om de opleidingen uit te breiden naar andere leerjaren, zoals het 5de leerjaar of het secundair onderwijs, zodat een bredere groep fietsers wordt bereikt?
7. Welke aanvullende sensibiliseringsacties worden georganiseerd, zoals fluodagen, campagnes of acties in schoolomgevingen?
8. Wat is de geraamde of werkelijke kostprijs van de sensibiliseringsinitiatieven per schooljaar, en hoe worden deze gefinancierd (stad, politiezone, De Lijn, subsidies, private partners)?
9. Is de stad bereid om proactief contact op te nemen met ervaringsdeskundigen, zoals slachtoffers van dodehoekongevallen, om hun expertise structureel te integreren in het verkeersveiligheidsbeleid?

Antwoord:

1. Kan het college een overzicht bezorgen van het aantal dodehoekongevallen in Kortrijk gedurende de laatste vijf jaar, met vermelding van:
 - het aantal ongevallen per jaar;
 - het aantal gewonden en dodelijke slachtoffers;
 - het type weggebruikers (fietsers, voetgangers, ...)?

Of een verkeersongeval al of niet een dodehoekongeval was, wordt niet beslist door de politie, maar door het parket (eventueel na onderzoek door een verkeersdeskundige). De politie heeft dus ook niet zomaar een aankruisvak om dat bij te houden. De politie kan hoogstens stellen dat het mogelijks een dodehoekongeval betrof bij de vaststellingen. Dat wordt soms in vrije tekst aangevuld, soms ook niet.

Om toch in een antwoord te voorzien werden de ongevallen tussen zwaar vervoer (vrachtwagens en bussen) met zwakke weggebruikers opgevraagd en nagelezen. Niet alle ongevallen waren typische dodehoekongevallen bij rechts afslaan van zwaar vervoer waarbij een fietser/voetganger/bromfietser niet gezien werd. Er was bv. ook een vrachtwagen die parkeerde en de pas afsneed van een fietser.

2021	vrachtwagen	fietser (niet gewond)
2022	•	
2023	vrachtwagen	fietser (licht gewond)
	vrachtwagen	fietser (zwaar gewond)
	vrachtwagen	bromfietser (zwaar gewond)
2024	-	
2025	vrachtwagen	fietser (licht gewond)
	dodehoek? bus	overstekende voetganger (licht gewond)

2. Welke concrete sensibiliserings- en opleidingsinitiatieven rond dodehoekongevallen werden in 2025 georganiseerd in Kortrijk?

Verkeersmarkt

Elk jaar organiseert het stedelijk preventieteam ism PZ Vlas de verkeersmarkt die 4 dagen duurt. Dit is voor studenten uit het 6^e jaar secundair onderwijs. Een van de thema's die aan bod komt gaat specifiek over de dode hoek bij personenwagens. Dit met de intentie om studenten die net hun rijbewijs behaalden of van plan zijn dit te doen, duidelijk te maken dat dode hoeken niet enkel en alleen bij vrachtwagens bestaan. In 2025 namen 620 leerlingen deel aan de verkeersmarkt.

Dodehoeklessen

Elk jaar worden dodehoeklessen georganiseerd door PZ Vlas en Stad Kortrijk gedurende 5 dagen. Dit voor het 6^e leerjaar van het basisonderwijs. Hier nemen de leerlingen plaats in de vrachtwagen en ervaren zij de uitdagingen waarmee chauffeurs dagdagelijks worden geconfronteerd. Alle dode hoeken en ook de eigen verantwoordelijkheid wordt benadrukt tijdens een rondleiding rond de vrachtwagen. In 2025 namen 680 leerlingen deel aan de dodehoeklessen

Daarnaast zijn er een aantal secundaire scholen die zelf dodehoeklessen organiseren waarbij preventieteam van de politie de lessen geeft.

Verkeersquiz en verkeersklassen

In 2025 werd ook de verkeersquiz 23 keer afgenomen goed voor 520 leerlingen komende uit 11 verschillende scholen. Daar gaat het eerder over kennis van de algemene verkeersregels maar zit er ook een vraag in over de dode hoek.

De verkeersklassen vonden 10 keer plaats waarbij 107 jeugdige verkeersovertreders ook een vraag over de dodehoek kregen.

Fluo helm campagne

PZ Vlas deelde over 20 scholen 1393 tombolatickets uit aan leerlingen die met de helm en in het fluo naar school kwamen. Zichtbaar zijn in het verkeer helpt ook om dodehoekongevallen te vermijden.

Autoloze zondag

PZ Vlas stond in 2025 op de Grote Markt met een vrachtwagen en het dodehoekzeil op autoloze zondag.

3. Welke initiatieven zijn gepland voor 2026?

Verkeersmarkt, dodehoeklessen, veiligheidsdag, fluo helm campagne, schoolpoortquiz, verkeersquiz, fietsexamen,....

4. Werden alle Kortrijkse scholen (lager en secundair onderwijs) systematisch gecontacteerd voor deelname aan de opleidingen? Welke scholen namen effectief deel aan de meest recente editie, en wat was de responsgraad?

Elk jaar wordt er een mail gestuurd naar de directie van alle Kortrijkse scholen. Aan hen om contact op te nemen bij interesse. Soms is het nodig om bijkomend contact op te nemen wanneer respons uitblijft. In het verleden kon het wel eens gebeuren dat de mail zijn weg naar de leerkrachten niet vond.

Er zijn 36 vestigingen van het basisonderwijs waarvan 16 scholen vorig jaar deelnamen. Voor het secundair onderwijs spreken we over 28 vestigingen waarvan 9 scholen hebben deelgenomen. Pas op voor een vertekend beeld, want er zijn soms meerdere vestigingen van dezelfde school. Zowel bij de verkeersmarkt als bij de dodehoeklessen zijn we nog niet over de limiet moeten gaan qua aantal inschrijvingen. Tot op vandaag was er geen reden om extra dagen in te lassen. Er zijn scholen die op eigen initiatief verkeersacties organiseren.

Deelnemende basisscholen dodehoek 2025

- Sint- Amandscollege Zuid
- Sint- Jozef
- Spes Nostra
- De Tandem
- ' t Fort
- De Kastaar
- Vrij Centriumschool Marke
- Poer
- De Dobbelsteen
- 3-Hofsteden
- Biekorfje
- Sint -Paulus
- Open Groene
- Kinderland
- OLV-Vlaanderen
- PiusX

Deelnemende scholen secundair verkeersmarkt 2025

- PTI
- Athena 3 hofsteden
- Rhizo Zorgkracht
- OLV- Vlaanderen
- Buso De Lage Kouter
- Buso Ter Bruyninghe
- Athena Heule
- Rhizo Hair style (is een afdeling binnen lifestyle)
- Gusco Engineering

5. Worden deze opleidingen structureel jaarlijks herhaald? Op basis van welke evaluatiecriteria, en met welke resultaten tot nu toe?

Ja. Op basis van de feedback deelnemers. Er is een blijvende interesse van de huidige deelnemersgroep dat resulteert in jaarlijkse deelname.

6. Overweegt de stad om de opleidingen uit te breiden naar andere leerjaren, zoals het 5de leerjaar of het secundair onderwijs, zodat een bredere groep fietsers wordt bereikt?

Uiteraard is verkeerseducatie nodig bij iedereen die zich autonoom in het verkeer begeeft. Wij leggen de focus voornamelijk op leerlingen die de overstap van basis en secundair onderwijs ondergaan. Vaak krijgt de leerling meer autonomie en komen nieuwe minder bekende wegen aan bod bij het naar school fietsen. We weten dat er scholen zijn die zelf jaarlijks verkeersacties organiseren voor verschillende leerjaren waarin de dode hoek ook aan bod komt.

In het verleden namen ook sporadisch 5e leerjaren deel aan onze dodehoeklessen.

7. Welke aanvullende sensibiliseringsacties worden georganiseerd, zoals fluodagen, campagnes of acties in schoolomgevingen?

- Technische fietscontroles (preventief+ repressief)
- Fietsexamens
- Fluo helm campagne
- Controle van e-step, fatbike en bromfiets
- Schoolpoortquiz
- Parkeerdruk
- ...

8. Wat is de geraamde of werkelijke kostprijs van de sensibiliseringsinitiatieven per schooljaar, en hoe worden deze gefinancierd (stad, politiezone, De Lijn, subsidies, private partners)?

Voor de dodehoeklessen werd de voorbije jaren geen budget verbruikt, behalve de personeelskost. De firma Declercq brengt en haalt gratis de vrachtwagen op. Ook De Lijn stelt gratis de bus ter beschikking. Wat de verkeersmarkt betreft werd er t.e.m. 2025 een budget van € 635 voor de huur van de tuimelwagen voorzien door stad Kortrijk. De catering werd door de PZ Vlas bekostigd.

Voor de fluo helm campagne voorziet de PZ Vlas een budget van € 350 en sponsort de deelnemende fietshandelaar de resterende € 350. Dit is het budget voor de prijs die te winnen is. Verder zijn er nog kleine onkosten voor eventueel drukwerk.

9. Is de stad bereid om proactief contact op te nemen met ervaringsdeskundigen, zoals slachtoffers van dodehoekongevallen, om hun expertise structureel te integreren in het verkeersveiligheidsbeleid?

Voor editie 2026 wordt samengewerkt met vrijwilligersorganisatie Xiu en Joeri Verbeeck op de verkeersmarkt. Joeri is onder velen gekend als slachtoffer van een dodehoekongeval. Xiu is een vrijwilligersorganisatie die zich inzet voor zichtbaarheid in het verkeer.

SV 2026-040 van raadslid Carmen Ryheul van 22 april 2026

Vraag:

Stand van zaken HOV-verbinding station Kortrijk – Hoog Kortrijk en uitvoering samenwerkingsovereenkomst met AWW en De Lijn

Op 19 februari 2024 keurde de gemeenteraad de samenwerkingsovereenkomst goed tussen Stad Kortrijk, AWW en De Lijn voor de realisatie van een HOV-verbinding op de stedelijke ontwikkelings-as tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk. In die overeenkomst staat uitdrukkelijk dat de partijen zich engageren om de

verschillende verbonden projecten in een gezamenlijk tijds kader te realiseren en dat zij ervoor ijveren om alles tegen uiterlijk eind 2029 te finaliseren.

De overeenkomst omvat niet alleen de HOV-as zelf, maar ook een aantal verbonden deelprojecten, waaronder de vervangingsinvestering van de brug Doorniksesteenweg over de E17, de herstructurering van de AWV-site op Hoog Kortrijk, de bouw van een nieuwe stelplaats met onderhoudscentrum door De Lijn, de aankoop van 12 elektrische HOV-bussen en de heraanleg van delen van de as en de stationsomgeving.

De fasering in de overeenkomst is bovendien concreet vastgelegd. Voor de brug over de E17 is sprake van een conceptfase 2023-2025, een ontwerpfasen 2025-2026 en een bouwfasen 2026-2028. Voor de nieuwe stelplaats op Hoog Kortrijk is voorzien in studie en voorbereiding in 2024-2025, een vergunningsaanvraag in 2025, realisatie van 2026 tot half 2028 en ingebruikname eind 2028. Voor de HOV-as zelf is voorzien dat fase 1 gerealiseerd wordt in 2027-2029, terwijl voor fase 2 de vervolgstudie en vergunningen lopen in 2027-2029 en de realisatie pas voorzien is in 2030-2032. Een cruciale voorwaarde voor die realisatie is dat het studietraject voor de herinrichting van de N50 (Sweco-Buur) wordt afgerond tegen eind 2025 en dat grondverwervingen en vergunningen lopen in de periode 2025-2026.

Tot op heden werd hierover publiek evenwel geen duidelijke geactualiseerde stand van zaken verstrekt.

Vragen

1. Is de op 19 februari 2024 door de gemeenteraad goedgekeurde samenwerkingsovereenkomst tussen Stad Kortrijk, AWV en De Lijn vandaag nog volledig van kracht? Zo ja, graag bevestiging. Zo neen, graag vermelding van welke bepalingen of deelprojecten gewijzigd, opgeschort of verlaten zijn.
2. Wat is vandaag de stand van zaken van de stuurgroep en de plangroep zoals voorzien in de samenwerkingsovereenkomst? Hoe vaak kwamen beide organen samen sinds de goedkeuring, en op welke data?
3. Wat is vandaag de stand van zaken van de vervangingsinvestering van de brug Doorniksesteenweg over de E17?
 - Is de conceptfase afgerond?
 - Is de ontwerpfasen opgestart?
 - Is de voorziene bouwfasen 2026-2028 nog haalbaar?
4. Wat is vandaag de stand van zaken van de herstructurering van de AWV-site op Hoog Kortrijk en van de nieuwe stelplaats met onderhoudscentrum van De Lijn?
 - Is het programma definitief vastgelegd?
 - Is de studieopdracht afgerond of lopende?
 - Werde reeds een omgevingsvergunning aangevraagd?
 - Is ingebruikname eind 2028 nog haalbaar?
5. Wat is vandaag de stand van zaken van de HOV-as zelf?
 - Is het studietraject voor de herinrichting van de N50 (Sweco-Buur), voorzien om afgerond te zijn tegen eind 2025, effectief afgerond? Zo ja, wat zijn de voornaamste bevindingen en conclusies? Zo neen, wat is de reden van de vertraging en wanneer wordt de studie verwacht?
 - Werden de voorziene grondverwervingen en het vergunningstraject, gepland voor de periode 2025-2026, opgestart?
 - Wat is de stand van zaken van fase 1, meer bepaald het traject tussen omgeving tunnel Doorniksepoort en omgeving kruispunt Universiteitslaan?
 - Wat is de stand van zaken van fase 2 met de lus hoger onderwijsinstellingen?
 - Wat is de stand van zaken van fase 2 met de tak naar AZ Groeninge?
6. Kan het college bevestigen of de globale ambitie om alle projecten tegen uiterlijk eind 2029 te finaliseren vandaag nog steeds wordt aangehouden? Zo ja, op basis van welke actuele planning? Zo neen, welke aangepaste timing wordt vandaag gehanteerd per deelproject?
7. Werden sinds de goedkeuring van de samenwerkingsovereenkomst beslissingen genomen door Stad Kortrijk, AWV of De Lijn die een impact hebben op timing, tracé, financiering, uitvoering of ambitie van dit HOV-project? Zo ja, graag een overzicht.
8. Welke kredieten zijn door Stad Kortrijk sinds de goedkeuring van de samenwerkingsovereenkomst reeds vastgelegd of effectief ingezet voor dit dossier, opgesplitst per deelproject?
9. Werde reeds een concrete bestelling, reservering of investeringsbeslissing genomen met betrekking tot de in de overeenkomst vermelde 12 elektrische HOV-bussen?

10. Zal het college de gemeenteraad een geactualiseerde projectnota bezorgen met per deelproject de actuele stand van zaken, de gerealiseerde mijlpalen, de openstaande vergunningen, de voorziene aanbestedingen en de aangepaste timing?

11. De Raad voor Vergunningsbetwistingen vernietigde in september 2025 de vergunning voor het stationsproject in Kortrijk. Heeft die beslissing gevolgen voor de realisatie van de wegenis Minister Tacklaan, die in de samenwerkingsovereenkomst is opgenomen als deelproject E en waarvan de uitvoering voorzien was in de periode 2026-2029? En heeft die vertraging op haar beurt een impact op de globale timing van het HOV-project?

Antwoord:

1. Is de op 19 februari 2024 door de gemeenteraad goedgekeurde samenwerkingsovereenkomst tussen Stad Kortrijk, AWV en De Lijn vandaag nog volledig van kracht? Zo ja, graag bevestiging. Zo neen, graag vermelding van welke bepalingen of deelprojecten gewijzigd, opgeschort of verlaten zijn.

De samenwerkingsovereenkomst is nog steeds van kracht. Er wordt echter niet langer gesproken over het project 'hoogwaardig openbaar vervoer' maar over de 'strategische openbaarvervoerlijn – Noord-zuidas'.

2. Wat is vandaag de stand van zaken van de stuurgroep en de plangroep zoals voorzien in de samenwerkingsovereenkomst? Hoe vaak kwamen beide organen samen sinds de goedkeuring, en op welke data?

Op 30 juni 2025 vond een politieke stuurgroep plaats om het project verder aan te pakken. Tijdens deze stuurgroep stelden de leden vast dat de toepassing van de strikte HOV-normering op het korte traject tussen het station en Hoog Kortrijk nauwelijks extra tijds winst opleverde. Er werd beslist om in de startnota af te stappen van de strenge normering van een hoogwaardig openbaarvervoerverbinding en meer in te zetten op de strategische openbaarvervoerverbinding Noord-Zuidas met nog altijd een belangrijke focus op doorstroming. Dit ander uitgangspunt wordt uitgebreid toegelicht in de startnota.

De werkgroep kwam sindsdien geregeld samen om de startnota tot een goed einde te brengen. Op 19 maart 2026 vond een projectstuurgroep plaats (in aanwezigheid van de stad, De Lijn, AWV en MOW) waar de startnota definitief bevestigd werd.

Hieronder een overzicht van de overlegmomenten sinds juni 2025:

Datum	Vergadering	Locatie
30 juni 2025	Politieke stuurgroep	Kortrijk
16 oktober 2025	Werkgroep	Kortrijk
5 november 2025	Werkgroep	Kortrijk
19 november 2025	Werkgroep	Kortrijk
4 december 2025	Werkgroep	Kortrijk
10 december 2025	Werkgroep	Kortrijk
18 december 2025	Politieke stuurgroep	Kortrijk
19 maart 2026	Projectstuurgroep	Kortrijk

3. Wat is vandaag de stand van zaken van de vervangingsinvestering van de brug Doorniksesteenweg over de E17?

- Is de conceptfase afgerond?
- Is de ontwerpfase opgestart?
- Is de voorziene bouwfase 2026-2028 nog haalbaar?

Er wordt naar gestreefd om de vernieuwing van de brug deze legislatuur nog uit te voeren, gezien dit ook een belangrijk segment is binnen de Noord-Zuidas.

Hiervoor zijn we echter afhankelijk van de middelen en timing van AWV.

4. Wat is vandaag de stand van zaken van de herstructurering van de AWV-site op Hoog Kortrijk en van de nieuwe stelplaats met onderhoudscentrum van De Lijn?

- Is het programma definitief vastgelegd?
- Is de studieopdracht afgerond of lopende?
- Werde reeds een omgevingsvergunning aangevraagd?
- Is ingebruikname eind 2028 nog haalbaar?

Het programma rond de nieuwe stelplaats en het onderhoudscentrum is nog niet definitief vastgelegd. De studie moet hiervoor nog worden opgezet. AWV en De Lijn zijn hiervoor aan zet.

Er is voor 2026 wel budget bij hen voorzien om de studie op te starten.

Er is dus ook nog geen omgevingsvergunningsaanvraag hiervoor ingediend.

5. Wat is vandaag de stand van zaken van de HOV-as zelf?

- Is het studietraject voor de herinrichting van de N50 (Sweco-Buur), voorzien om afgerond te zijn tegen eind 2025, effectief afgerond? Zo ja, wat zijn de voornaamste bevindingen en conclusies? Zo neen, wat is de reden van de vertraging en wanneer wordt de studie verwacht?

De startnota rond de Noord-Zuidas is definitief afgeklopt op de projectstuurgroep van 19 maart 2026. De startnota werd door het CBS goedgekeurd op zitting van 21 april 2026.

- Werden de voorziene grondverwervingen en het vergunningstraject, gepland voor de periode 2025-2026, opgestart?

Gezien de startnota pas geland is, moet er nu per segment gewerkt worden aan een projectnota. In deze projectnota's zal duidelijk worden hoeveel grondverwervingen er al dan niet nodig zijn. Verwacht wordt dat de benodigde grondverwervingen beperkt zullen blijven, aangezien er bewust werd gekozen voor een decentrale busbaan.

- Wat is de stand van zaken van fase 1, meer bepaald het traject tussen omgeving tunnel Doorniksepoort en omgeving kruispunt Universiteitslaan?

Binnen de startnota werd beslist om een andere fasering te hanteren. Er wordt nu gewerkt met 6 segmenten (in plaats van fase 1 en 2).



De stand van zaken van de verschillende segmenten kunt u terugvinden in de startnota.

- Wat is de stand van zaken van fase 2 met de lus hoger onderwijsinstellingen?

Zie bovenstaande antwoord.

- Wat is de stand van zaken van fase 2 met de tak naar AZ Groeninge?

Zie bovenstaande antwoord.

6. Kan het college bevestigen of de globale ambitie om alle projecten tegen uiterlijk eind 2029 te finaliseren vandaag nog steeds wordt aangehouden? Zo ja, op basis van welke actuele planning? Zo neen, welke aangepaste timing wordt vandaag gehanteerd per deelproject?

Het is belangrijk te benadrukken dat de concrete uitvoering en timing van de deelprojecten in belangrijke mate afhankelijk zijn van de beschikbare middelen en de planningen van het AWV. Voor een aanzienlijk deel van de projectonderdelen is de stad immers aangewezen op Vlaamse investeringsmiddelen en op de afstemming met AWV, zowel qua budget als qua fasering.

Op vandaag worden de projecten verder gefaseerd uitgewerkt, waarbij per segment een projectnota wordt opgemaakt. In functie daarvan zal de timing per deelproject verder geconcretiseerd worden. Met de Vlaamse partner is afgesproken om te focussen op segmenten 2, 3 en 4 en hier prioritair werk van te maken.

7. Werden sinds de goedkeuring van de samenwerkingsovereenkomst beslissingen genomen door Stad Kortrijk, AWV of De Lijn die een impact hebben op timing, tracé, financiering, uitvoering of ambitie van dit HOV-project? Zo ja, graag een overzicht.

De belangrijkste beslissing binnen dit project was degene die genomen werd op de politieke stuurgroep van 30 juni 2025 (cf. vraag 2).

8. Welke kredieten zijn door Stad Kortrijk sinds de goedkeuring van de samenwerkingsovereenkomst reeds vastgelegd of effectief ingezet voor dit dossier, opgesplitst per deelproject?

De voorlopig geraamde budgetverdeling per projectpartner ziet er als volgt uit:

Segment 2

- Kortrijk: 582K + 851K + 357K = 1.790K excl.
- Vlaanderen: 582K + 2.194K + 97 = 2.873K excl.
- Buurtparking Walle: 1.040 (463K aankoop + 577K inrichting)

Segment 3

- Kortrijk: 409K + 464K = 873K excl.
- Vlaanderen: 409K + 3.880 + 288K = 4.577K excl.

Segment 4

- Kortrijk: 515K excl.
- Vlaanderen: 3.287K incl. grondverwervingen + 579K = 3.866 excl.

Segment 5

- Kortrijk: 973K excl.
- Vlaanderen: 82K excl.

Segment 1 en 6

Er is geen kostenraming opgemaakt voor segment 1 en 6 (wegens minder prioritair segment of deel van een ruimer dossier). Deze investeringen worden pas op langere termijn verwacht.

9. Werd reeds een concrete bestelling, reservering of investeringsbeslissing genomen met betrekking tot de in de overeenkomst vermelde 12 elektrische HOV-bussen?

Binnen de SWO is nog steeds de aankoop voorzien van 12 nieuwe elektrische bussen, met daarnaast een optie voor 6 extra bussen.

10. Zal het college de gemeenteraad een geactualiseerde projectnota bezorgen met per deelproject de actuele stand van zaken, de gerealiseerde mijlpalen, de openstaande vergunningen, de voorziene aanbestedingen en de aangepaste timing?

De startnota werd goedgekeurd op het CBS van 21 april 2026. Nu wordt er per segment gewerkt aan een projectnota.

11. De Raad voor Vergunningsbetwistingen vernietigde in september 2025 de vergunning voor het stationsproject in Kortrijk. Heeft die beslissing gevolgen voor de realisatie van de wegenis Minister Tacklaan, die in de samenwerkingsovereenkomst is opgenomen als deelproject E en waarvan de uitvoering voorzien was in de periode 2026-2029? En heeft die vertraging op haar beurt een impact op de globale timing van het HOV-project?

De wegenis rond de Minister Tacklaan en het eerste deel van de Doorniksewijk (segment 1) zal samen bekeken worden met het stationsdossier. Segment 1 wordt - omwille van de linken met het stationsdossier en Tacklaan - in timing opgeschoven.

SV 2026-042 van raadslid Marleen Dierickx van 22 april 2026

Vraag:

Evolutie verhardingsgraad

Een aantal vragen:

- Verhardingsgraad - kunnen de actuele - stijgende - cijfers gegeven worden (van 2020 tot 2026)?
- Welke verklaringen zijn er voor de stijgende verhardingsgraad?
- Kan er aangegeven worden in welke domeinen de verharding stijgt? (X aantal gebouwen, parkings, straten, pleinen,...?)
- Welke initiatieven zullen er genomen worden om de verhardingsgraad naar beneden te krijgen?

Antwoord:

- Verhardingsgraad - kunnen de actuele - stijgende - cijfers gegeven worden (van 2020 tot 2026)?
In onderstaande tabel wordt de verhardingsgraad weergegeven van 2020 tot en met 2023. Deze cijfers zijn gebaseerd op de Jaarlijkse BodemAfdekkingsKaart. De data voor het jaar 2023 zijn momenteel de laatst beschikbare definitieve data. Voor 2024 is enkel voorlopige data beschikbaar. Jaren 2025 en 2026 zijn niet beschikbaar omdat de data steeds gebaseerd is op een gemiddelde van 3 jaar om eventuele sloop en heropbouw projecten uit de data te filteren.

verhardingsgraad (t.o.v. totale oppervlakte) - Kortrijk

	verhardingsgraad (t.o.v. totale oppervlakte)
2020	27,9
2021	27,9
2022	28,1
2023	29,0

Eenheid: %

Bron: Departement Omgeving - Jaarlijkse Bodemafdekkingskaart 'JaarBAK' | provincies.incijfers.be

- Welke verklaringen zijn er voor de stijgende verhardingsgraad?
Op basis van de huidig beschikbare data kan er niet bepaald worden welke domeinen het meest verantwoordelijk zijn voor de stijgende verhardingsgraad in Kortrijk. Op Vlaams niveau geeft het Departement Omgeving aan dat de stijging niet altijd veroorzaakt wordt door nieuwe gebouwen, maar vooral nieuwe wegen, opritten, terrassen en parkeerterreinen.
- Kan er aangegeven worden in welke domeinen de verharding stijgt? (X aantal gebouwen, parkings, straten, pleinen,...?)
Momenteel bestaat er nog geen data voor Kortrijk die kan aangeven in welke domeinen de verharding precies stijgt. Er wordt wel gewerkt aan een dergelijk overzicht in het kader van de opmaak van het Ruimtelijk Beleidsplan Kortrijk. In de toekomst zal een dergelijke opsplitsing dus wel mogelijk zijn.
- Welke initiatieven zullen er genomen worden om de verhardingsgraad naar beneden te krijgen?
In de nieuwe bouwcode die sinds 1 januari 2025 van kracht is, werden aangepaste regels opgenomen met betrekking tot verharding van opritten, (voor)tuinen, parkeerterreinen en bouwprojecten. Deze regels gelden voor private en publieke ontwikkelingen. Bij alle dossiers met betrekking tot de publieke ruimte (stadsvernieuwing, riolering of omgevingsaanleg) passen we het principe van ontharding toe. Deze legislatuur wordt onder meer het plein aan de Sint-Elisabethkerk en de depotsite in Rollegem onthard en vergroend.

SV 2026-043 van raadslid Marleen Dierickx van 22 april 2026

Vraag:

Evolutie aangroei bomen

Een aantal vragen:

1. Hoeveel extra bomen zijn er aangeplant in 2024 en in 2025? Graag opgesplitst in laanbomen, parken en pleinen, natuurgebied-bomen, in privétuinen bv. geboortebos?
2. Hoeveel bomen zijn er gekapt in 2024 en in 2025? Wat zijn de voornaamste redenen om bomen te vellen?
3. BRIO-ambitie: 500 klimaatbomen erbij. Hoeveel klimaatbomen zijn er nu al bij gekomen sinds eind 2024?

Antwoord:

1. Hoeveel extra bomen zijn er aangeplant in 2024 en in 2025? Graag opgesplitst in laanbomen, parken en pleinen, natuurgebied-bomen, in privétuinen bv. geboortebos?

In de LEKP rapportage werden 549 extra bomen gerapporteerd in 2024 en 868 extra bomen in 2025. De bomen in de LEKP rapportage gaan enkel over bomen die gerealiseerd worden door Stad Kortrijk of naar aanleiding van een actie van stad Kortrijk voor particulieren en bevatten enkel individuele bomen, geen bomen in bosverband. Als er in een project bomen geveld zijn, werden die op projectniveau in mindering gebracht. Een opsplitsing in in type bomen die door de stad worden aangeplant, wordt momenteel niet bijgehouden. Aanplant van bomen in privétuinen zijn niet vergunningsplichtig en kunnen dus niet individueel bijgehouden worden. De bomen die uitgedeeld werden aan mensen die een geboortebos bestelden zijn wel gekend, namelijk 168 stuks. In het geboortebos zelf werd een oppervlakte van +- 1500 m² aangeplant met bomen.

2. Hoeveel bomen zijn er gekapt in 2024 en in 2025? Wat zijn de voornaamste redenen om bomen te vellen?

In 2024 zijn er door de stad 5 bomen geveld met vellingsdossier. Voornaamste redenen: stormschade, oude bomen die niet meer veilig zijn, barsten in huizen door droge kleigrond, foute boom op de foute plaats. Hiervoor zijn 5 nieuwe bomen aangeplant.

In 2025 zijn er door de stad 82 bomen geveld met vellingsdossier. Voornaamste redenen: veiligheidsredenen met aftakelende veteraanbomen, schadedossiers. Hiervan zijn 68 bomen terug aangeplant.

3. BRIO-ambitie: 500 klimaatbomen erbij. Hoeveel klimaatbomen zijn er nu al bij gekomen sinds eind 2024?

Zoals vermeld in vraag 1 zijn er in 2025 868 bomen bijgekomen zoals opgenomen in de LEKP rapportage.

SV 2026-044 van raadslid Nysa Vandersteene van 08 mei 2026

Vraag:

Maandelijkse financiële resultaten en exploitatie Abby Café

Abby Café, verbonden aan het Abby-museum in Kortrijk, wordt geconfronteerd met aanzienlijke financiële verliezen, waaronder een gerapporteerd verlies van circa 123.000 euro in 2025. In latere berichtgeving in de lokale pers wordt gesteld dat er sprake zou zijn van een voorzichtig herstel van de exploitatie.

Het Abby-project kadert binnen de bredere culturele investeringen van de stad, zoals ook opgenomen in het meerjarenplan en het bestuursakkoord, waarin expliciet wordt ingezet op een ambitieuze culturele werking rond onder meer Abby .

Gelet op het belang van transparantie over stedelijke projecten en de financiële implicaties voor de stad, is het aangewezen om een duidelijk en gedetailleerd beeld te krijgen van de exploitatie van het Abby Café.

1. Kan het college een overzicht bezorgen van de maandelijkse financiële resultaten (opbrengsten, kosten en resultaat) van het Abby Café sinds de opening?
2. Wat is het gecumuleerde verlies of de winst van het Abby Café over 2026 tot op heden?
3. Zijn er bijstellingen gebeurd of gepland in het exploitatiemodel naar aanleiding van de gerapporteerde verliezen? Zo ja, welke?
4. In welke mate worden de financiële resultaten van het Abby Café opgevolgd en gerapporteerd aan het stadsbestuur?

Antwoord:

1. Kan het college een overzicht bezorgen van de maandelijkse financiële resultaten (opbrengsten, kosten en resultaat) van het Abby Café sinds de opening?

De werking en de cijfers van Abby Café worden opgevolgd door de vzw Cuca, een stedelijke EVA met vertegenwoordigers van alle fracties in het bestuur. Via de vzw Cuca verkregen wij volgende informatie.

Zie pdf-bijlage met de maandelijkse resultaten met 3 aparte tabbladen per kalenderjaar. Het resultaat van het eerste verlengde boekjaar per 31 december 2025 sluit boekhoudkundig in evenwicht af, rekening houdend met de voorziene dotatie van Stad Kortrijk.

We willen opmerken dat de loonkost van het protocol-personeel niet maandelijks wordt doorgefactureerd. Er gebeurde wel een correcte afrekening per 31/12/2025 en op 30/04/26. Daardoor geven de totaalcijfers een correct beeld, terwijl de maandcijfers met de nodige omzichtigheid moeten worden gelezen.

2. Wat is het gecumuleerde verlies of de winst van het Abby Café over 2026 tot op heden?

Het *gerealiseerde* gecumuleerd verlies van Abby Café voor 2026 voor de periode januari – april bedraagt - € 12.934,54.

Het *begrote* gecumuleerd verlies voor 2026 voor de periode januari – april bedraagt - € 7.871.

3. Zijn er bijstellingen gebeurd of gepland in het exploitatiemodel naar aanleiding van de gerapporteerde verliezen? Zo ja, welke?

- Sinds begin april wordt de werking van Abby Café intensiever opgevolgd door medewerkers uit het museum en het bestuursorgaan. Hieruit volgde reeds een bijsturing op diverse vlakken (exploitatie, communicatie, aanbod etc.). Wekelijks komen de horecamanager, zakelijke coördinator en/of directeur Musea Kortrijk samen om de werking op de voet op te volgen.
- De capaciteit van Abby Café werd uitgebreid. De capaciteit op het terras werd sinds april vergroot door aankoop van extra tafels en stoelen en ook binnen worden in de loop van de maand mei extra tafels en stoelen voorzien.
- Er gebeurde een grondige en efficiëntere aanpassing van de drank- en menukaart.
- De openingsuren van Abby Café werden onder de loep genomen en aangepast: Abby Café is geopend van dinsdag tot en met zondag (maandag = sluitingsdag). Van 15 mei tot en met 14 september is Abby Cafe open van 10 tot 20 uur. Van 15 september tot en met 14 mei gelden de openingsuren van 10 tot 18 uur.
- De personeelsplanning werd bijgestuurd. Sinds april 2026 kon daardoor gemiddeld één personeelslid per dag minder worden ingepland.
- Er is ingezet op meer klantvriendelijkheid, onder meer via workshops voor alle medewerkers, duidelijke herkenbaarheid van het personeel en bediening aan tafel.
- Er wordt werk gemaakt van nauwgezetere controlemechanismen op de financiële processen van Abby Café (kasstromen, cash, op te maken facturen etc.).

4. In welke mate worden de financiële resultaten van het Abby Café opgevolgd en gerapporteerd aan het stadsbestuur?

- Sinds begin 2026 worden de cijfers en openstaande punten maandelijks opgevolgd en gerapporteerd aan het bestuursorgaan en de bevoegde schepen. Daarnaast worden de cijfers elke maand besproken op het Dagelijks Bestuur van Cuca vzw, in aanwezigheid van de SPOC Financiën.

- De vergaderfrequentie van het bestuursorgaan van Cuca vzw werd opgedreven; momenteel komt het bestuursorgaan, met vertegenwoordigers van alle fracties van de gemeenteraad, maandelijks samen om de cijfers, de openstaande punten en stand van zaken inzake personeel e.d. kort op de bal te bespreken. Eind juni wordt een grondige evaluatie van de voorbije maanden ingepland.

SV 2026-045 van raadsleden Wouter Vermeersch en Karel Descheemaeker van 11 mei 2026

Vraag:

Beleidsambitie Brio ‘verhogen budget voor het onderhoud en beheer’

Graag deze schriftelijke vraag beantwoorden voorafgaand aan de raadscommissie over de jaarrekening 2025.

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

“We verhogen het budget voor het onderhoud en beheer van onze straten, pleinen, parken en begraafplaatsen met 1,5 miljoen euro per jaar, o.m. door inzet van extra onderhoudsploegen en van mensen in een activeringstraject van de VDAB, OCMW en partners (zoals sociale economie).”

In het bestuursakkoord Kortrijk met brio ‘Kortrijk met brio - Partituur voor 6 jaar sterk bestuur’ dd. 2 september 2024 werd dit aangepast tot:

"We verhogen het budget voor het onderhoud en beheer van onze straten, pleinen, parken en begraafplaatsen gefaseerd met 1,5 miljoen euro per jaar, o.m. door inzet van extra onderhoudsploegen en van mensen in een activeringstraject van de VDAB, OCMW en partners (zoals sociale economie)."

Wij beschikken, op basis van onze eerdere schriftelijke vragen, over volgende evolutie van het budget voor publieke ruimte en stadsvernieuwing in Kortrijk en deelgemeenten:

31/12/2020: 9.282.622,22 €
31/12/2021: 10.741.169,43 €
31/12/2022: 11.093.659,76 €
31/12/2023: 11.345.699,20 €
31/12/2024: 11.822.801,20 €

Bij aanvang van de legislatuur (31/12/2024) was er 11.822.801,20 € budget voor het onderhoud en beheer van onze straten, pleinen, parken en begraafplaatsen.

1. Graag het overeenkomstige cijfer aanvullen per 31 december 2025:
31/12/2025: budget voor het onderhoud en beheer van onze straten, pleinen, parken en begraafplaatsen
2. Hoe evalueert het stadsbestuur de evolutie van dit cijfer in het kader van de beleidsambitie in Brio?

Antwoord:

1. Graag het overeenkomstige cijfer aanvullen per 31 december 2025:
31/12/2025: 12.391.082,00 € budget voor het onderhoud en beheer van onze straten, pleinen, parken en begraafplaatsen van publieke ruimte (exploitatiebudget)

2. Hoe evalueert het stadsbestuur de evolutie van dit cijfer in het kader van de beleidsambitie in Brio?
De beleidsambitie Brio heeft betrekking op het meerjarenplan 2026-2031.
Het boekjaar 2025 behoort nog tot de BBC-cyclus 2020-2025 = BSV en staat hier los van.

SV 2026-046 van raadsleden Wouter Vermeersch en Karel Descheemaeker van 11 mei 2026

Vraag:

Beleidsambitie Brio ‘uitbreiding dienstverlening mobiele recyclageparken en compostpaviljoenen’

Graag deze schriftelijke vraag beantwoorden voorafgaand aan de raadscommissie over de jaarrekening 2025.

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

“We breiden de dienstverlening van de mobiele recyclageparken uit door extra rondes, latere openingsuren ‘s avonds en extra locaties te voorzien. In verschillende stadsdelen komen compostpaviljoenen met voldoende ruime openingsuren.”

In het bestuursakkoord Kortrijk met brio ‘Kortrijk met brio - Partituur voor 6 jaar sterk bestuur’ dd. 2 september 2024 werd dit behouden:

“We breiden de dienstverlening van de mobiele recyclageparken uit door extra rondes, latere openingsuren ‘s avonds en extra locaties te voorzien. In verschillende stadsdelen komen compostpaviljoenen met voldoende ruime openingsuren.”

a. Bij aanvang van de legislatuur (31/12/2024) waren er 15 plaatsen voor de mobiele recyclageparken.

b. Bij aanvang van de legislatuur (31/12/2024) waren bepaalde mobiele recyclageparken tot 19u30 bij zomertijd en 18 uur bij wintertijd geopend.

c. Bij aanvang van de legislatuur (31/12/2024) waren er 14 locaties voor de mobiele recyclageparken.

d. Bij aanvang van de legislatuur (31/12/2024) waren er 3 compostpaviljoenen

1. Graag de overeenkomstige cijfer aanvullen per 31 december 2025:

a. 31/12/2025: plaatsen voor de mobiele recyclageparken

b. 31/12/2025: Bepaalde mobiele recyclageparken geopend tot ...u... bij zomertijd en ...u... bij wintertijd

c. 31/12/2025: locaties voor de mobiele recyclageparken

d. 31/12/2025: compostpaviljoenen

2. Hoe evalueert het stadsbestuur de evolutie van dit cijfer in het kader van de beleidsambitie in Brio?

Antwoord:

1. Graag de overeenkomstige cijfer aanvullen per 31 december 2025:

a. 31/12/2025: 15 plaatsen voor de mobiele recyclageparken

b. 31/12/2025: Bepaalde mobiele recyclageparken geopend tot 19u30 bij zomertijd en 18u00 bij wintertijd

c. 31/12/2025: 14 locaties voor de mobiele recyclageparken

d. 31/12/2025: 3 compostpaviljoenen

2. Hoe evalueert het stadsbestuur de evolutie van dit cijfer in het kader van de beleidsambitie in Brio?

Er is een evaluatie geweest van de huidige locaties. Aan de hand van deze evaluatie wordt momenteel een voorstel opgemaakt en verder besproken.

SV 2026-047 van raadsleden Wouter Vermeersch en Karel Descheemaeker van 11 mei 2026

Vraag:

Beleidsambitie Brio 'laagdrempelig meldingssysteem voor afval en sluikstorten'

Graag deze schriftelijke vraag beantwoorden voorafgaand aan de raadscommissie over de jaarrekening 2025.

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

"We lanceren een laagdrempelig meldingssysteem voor afval en sluikstorten waarbij meldingen door een mobiele ploeg binnen de 24u worden afgehandeld, maar we voeren de handhaving op sluikstorten ook op."

In het bestuursakkoord Kortrijk met brio 'Kortrijk met brio - Partituur voor 6 jaar sterk bestuur' dd. 2 september 2024 werd dit aangepast tot:

"We lanceren een laagdrempelig meldingssysteem voor afval en sluikstorten waarbij meldingen door een mobiele ploeg binnen de 24u worden afgehandeld, maar we voeren de opsporing van sluikstorters ook op."

Wij beschikken, op basis van onze eerdere schriftelijke vragen, over volgende evolutie van het aantal vaststellingen, boetes en retributies:

31/12/2018: 116 vaststellingen (80 boetes)
31/12/2019: 125 vaststellingen (90 boetes)
31/12/2020: 344 vaststellingen (153 boetes)
31/12/2021: 290 vaststellingen (160 boetes)
31/12/2022: 475 vaststellingen (250 boetes)
31/12/2023: 618 vaststellingen (447 boetes)
31/12/2024: 635 vaststellingen (464 boetes) - 68 retributies

Bij aanvang van de legislatuur (31/12/2024) waren er 464 GAS-boetes (635 vaststellingen) en 68 retributies, uitgeschreven voor sluikstorten.

1. Graag het overeenkomstige cijfer aanvullen per 31 december 2025:

31/12/2025: vaststellingen (..... boetes) - retributies voor sluikstorten

2. Hoe evalueert het stadsbestuur de evolutie van dit cijfer in het kader van de beleidsambitie in Brio?

Antwoord:

1. Graag het overeenkomstige cijfer aanvullen per 31 december 2025:

31/12/2025: 715 vaststellingen (493 boetes & 155 retributies) voor sluikstorten

2. Hoe evalueert het stadsbestuur de evolutie van dit cijfer in het kader van de beleidsambitie in Brio? Het systeem rond de meldploeg voor sluikstort wordt sinds half 2025 efficiënter georganiseerd.

SV 2026-048 van raadsleden W. Vermeersch, N. Vandersteene, L. Vercaemst van 11 mei 2026

Vraag:

Beleidsambitie Brio 'hogere dekkinggraad in de kinderopvang'

Graag deze schriftelijke vraag beantwoorden voorafgaand aan de raadscommissie over de jaarrekening 2025.

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

"We streven naar een nog hogere dekkingsgraad in de kinderopvang: van 60 naar 66 plaatsen per 100 kinderen in de voorschoolse kinderopvang. Dat betekent dat we mikken op ongeveer 190 extra kwalitatieve plaatsen tegen 2030."

In het bestuursakkoord Kortrijk met brio 'Kortrijk met brio - Partituur voor 6 jaar sterk bestuur' dd. 2 september 2024 werd dit behouden:

"We streven naar een nog hogere dekkingsgraad in de kinderopvang: van 60 naar 66 plaatsen per 100 kinderen in de voorschoolse kinderopvang. Dat betekent dat we mikken op ongeveer 190 extra kwalitatieve plaatsen tegen 2030."

Wij beschikken, op basis van onze eerdere schriftelijke vragen, over volgende evolutie van het aantal plaatsen in de kinderopvang per 100 kinderen:

31/12/2018: 50,2 - 1.266 plaatsen
31/12/2019: 52,8 - 1.311 plaatsen
31/12/2020: 56,2 - 1.371 plaatsen
31/12/2021: 56,5 - 1.360 plaatsen
31/12/2022: 59,6 - 1.375 plaatsen
31/12/2023: 57,7 - 1.387 plaatsen
31/12/2024: 56,9 - 1.405 plaatsen

Bij aanvang van de legislatuur (31/12/2024) waren er 1405 plaatsen, dat betekent 56.9 plaatsen per 100 kinderen in de kinderopvang in Kortrijk en deelgemeenten.

1. Graag het overeenkomstige cijfer aanvullen per 31 december 2025:

31/12/2025: plaatsen, dat betekent plaatsen per 100 kinderen in de kinderopvang

2. Hoe evalueert het stadsbestuur de evolutie van dit cijfer in het kader van de beleidsambitie in Brio?

Antwoord:

1. Graag het overeenkomstige cijfer aanvullen per 31 december 2025:

31/12/2025: 1397 plaatsen, dat betekent 56.4 plaatsen per 100 kinderen in de kinderopvang

2. Hoe evalueert het stadsbestuur de evolutie van dit cijfer in het kader van de beleidsambitie in Brio?

De schommelingen zijn onder meer te wijten aan demografische evoluties en wijzigingen in het aanbod. Er werd een kinderopvanglocatie gesloten en twee onthaalouders gingen op pensioen. De beleidsmedewerker Kinderopvang heeft een zeer nauw contact met alle organisatoren en is goed op de hoogte van komende wijzigingen. Via het strategisch meerjarenplan wordt per kwartaal gerapporteerd over de recentste cijfers.

Nieuwe plaatsen toegekend door Vlaanderen – Agentschap Opgroeien

Bij de laatste oproep voor uitbreiding/omschakeling vanuit het Agentschap Opgroeien kregen we volgende plaatsen bij:

- **18 plaatsen** voor uitbreiding van een bestaande kinderopvang
- **8 plaatsen** voor een omschakeling van basistarief naar inkomenstarief > Dit zijn geen netto plaatsen bij, maar wel middelen die worden ingezet om aan ouders inkomensgerelateerde plaatsen te kunnen bieden.
- **2 x 2 plaatsen** voor een verhuis en opstart van nieuwe locatie kinderopvang

Hoeveel vroegen we aan?

- 116 nieuwe plaatsen
- 8 plaatsen voor omschakeling naar inkomenstarief

- Dit betekent dat de bereidheid in Kortrijk zeer groot is, maar dat we wachten op middelen van Vlaanderen om te kunnen uitbreiden.

Wat is al gestart?

- Januari: Locatie met **14 plaatsen** in Kortrijk Oost – basistarief
- Mei: Locatie met **14 plaatsen** in Marke – basistarief

Wat komt er nog?

- Locatie met **14 plaatsen** in Kortrijk Zuid
- Uitbreiding locatie met vermoedelijk **7-tal plaatsen** (afhankelijk van toekenning Agentschap Opgroeien) in Kortrijk Oost.

Voor de oproep innovatieve projecten dienden ook 5 kinderopvanglocaties uit Kortrijk in. Hiervan zijn nog geen resultaten bekend.

Nieuw subsidiereglement

Recent werd ook het vernieuwde subsidiereglement voor de kinderopvang goedgekeurd, we hopen en veronderstellen dat we hiermee veel organisatoren warm kunnen maken om kinderopvang op te starten in Kortrijk.

SV 2026-049 van raadsleden W. Vermeersch, M. De Bruyne en C. Ryheul van 11 mei 2026

Vraag:

Beleidsambitie Brio ‘desinvesteringsprogramma 50 miljoen euro’

Graag deze schriftelijke vraag beantwoorden voorafgaand aan de raadscommissie over de jaarrekening 2025.

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

“Op basis van een nominatieve lijst starten we een transparant en correct desinvesteringsprogramma, zonder taboes, met als streefdoel 50 miljoen euro ter financiering van dit ambitieus bestuursakkoord.”

In het bestuursakkoord Kortrijk met brio ‘Kortrijk met brio - Partituur voor 6 jaar sterk bestuur’ dd. 2 september 2024 werd dit aangepast tot:

“Op basis van een nominatieve lijst starten we een transparant en correct desinvesteringsprogramma, zonder taboes, met als streefdoel 50 miljoen euro ter financiering van dit ambitieuze bestuursakkoord.”

Wij beschikken, op basis van onze eerdere schriftelijke vragen, over volgende evolutie van de desinvesteringen:

31/12/2018: 21.956.001 €
31/12/2019: 5.467.261 €
31/12/2020: 7.626.327 €
31/12/2021: 4.716.679 €
31/12/2022: 27.245.601 €
31/12/2023: 1.328.872 €
31/12/2024: 1.392.958 €

Bij aanvang van de legislatuur (31/12/2024) wordt de teller voor het bedrag aan desinvesteringen op 0 euro gezet.

1. Graag het overeenkomstige cijfer aanvullen per 31 december 2025:
31/12/2025: desinvesteringen
2. Hoe evalueert het stadsbestuur de evolutie van dit cijfer in het kader van de beleidsambitie in Brio?

Antwoord:

1. Graag het overeenkomstige cijfer aanvullen per 31 december 2025:
31/12/2025: 1.523.887 desinvesteringen
2. Hoe evalueert het stadsbestuur de evolutie van dit cijfer in het kader van de beleidsambitie in Brio?
De beleidsambitie Brio heeft betrekking op het meerjarenplan 2026-2031.
Het boekjaar 2025 behoort nog tot de BBC-cyclus 2020-2025 = BSV.

SV 2026-050 van raadsleden Wouter Vermeersch en Karel Descheemaeker van 11 mei 2026

Vraag:

Beleidsambitie Brio 'bovenlokale subsidiëring 30 miljoen euro'

Graag deze schriftelijke vraag beantwoorden voorafgaand aan de raadscommissie over de jaarrekening 2025.

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

"In functie van de investeringen en projecten in het bestuursakkoord, ijveren we voor een bovenlokale subsidiëring van de Vlaamse, federale en Europese overheden voor een bedrag van minstens 30 miljoen euro ter financiering van de begrote investeringen en niet extra te spenderen."

In het bestuursakkoord Kortrijk met brio 'Kortrijk met brio - Partituur voor 6 jaar sterk bestuur' dd. 2 september 2024 werd dit behouden:

"In functie van de investeringen en projecten in het bestuursakkoord, ijveren we voor een bovenlokale subsidiëring van de Vlaamse, federale en Europese overheden voor een bedrag van minstens 30 miljoen euro ter financiering van de begrote investeringen en niet extra te spenderen."

Wij beschikken, op basis van onze eerdere schriftelijke vragen, over volgende evolutie van de subsidies:

31/12/2018: 2.999.308 €
31/12/2019: 3.328.827 €
31/12/2020: 2.573.815 €
31/12/2021: 11.595.388 €
31/12/2022: 3.118.495 €
31/12/2023: 8.261.947 €
31/12/2024: 7.389.779 €

Bij aanvang van de legislatuur (31/12/2024) wordt de teller voor het bedrag aan bovenlokale subsidiëring op 0 euro gezet.

1. Graag het overeenkomstige cijfer aanvullen per 31 december 2025:
31/12/2025: subsidies
2. Hoe evalueert het stadsbestuur de evolutie van dit cijfer in het kader van de beleidsambitie in Brio?

Antwoord:

1. Graag het overeenkomstige cijfer aanvullen per 31 december 2025:
31/12/2025: 16.265.911 subsidies

2. Hoe evalueert het stadsbestuur de evolutie van dit cijfer in het kader van de beleidsambitie in Brio?
De beleidsambitie Brio heeft betrekking op het meerjarenplan 2026-2031.
Het boekjaar 2025 behoort nog tot de BBC-cyclus 2020-2025 = BSV.

SV 2026-051 van raadsleden Wouter Vermeersch en Karel Descheemaeker van 11 mei 2026

Vraag:

Beleidsambitie Brio ‘maximale schuldgraad 100%’

Graag deze schriftelijke vraag beantwoorden voorafgaand aan de raadscommissie over de jaarrekening 2025.

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

“We waken over een gezond financieel beleid in onze stad om ook toekomstige besturen vrije beleidsruimte te geven. We hanteren daarom steeds een maximale schuldgraad van 100% van de exploitatie-inkomsten.”

In het bestuursakkoord Kortrijk met brio ‘Kortrijk met brio - Partituur voor 6 jaar sterk bestuur’ dd. 2 september 2024 werd dit behouden:

“We waken over een gezond financieel beleid in onze stad om ook toekomstige besturen vrije beleidsruimte te geven. We hanteren daarom steeds een maximale schuldgraad van 100% van de exploitatie-inkomsten.”

Wij beschikken, op basis van onze eerdere schriftelijke vragen, over volgende evolutie van de schuldgraad:

2018: 94,46%
2019: 94,63%
2020: 91,93%
2021: 78,72%
2022: 80,78%
2023: 80,15%
2024: 84,32%

Bij aanvang van de legislatuur (31/12/2024) was er een schuldgraad van 84,3% van de exploitatie-inkomsten.

1. Graag het overeenkomstige cijfer aanvullen per 31 december 2025:
31/12/2025: schuldgraad

2. Hoe evalueert het stadsbestuur de evolutie van dit cijfer in het kader van de beleidsambitie in Brio?

Antwoord:

1. Graag het overeenkomstige cijfer aanvullen per 31 december 2025:
31/12/2025: 92,4% schuldgraad

2. Hoe evalueert het stadsbestuur de evolutie van dit cijfer in het kader van de beleidsambitie in Brio?
Het cijfer ligt iets onder de budgetraming (92,9%). We starten dus met een kleine bonus tov de BRIO beleidsambitie (die maar start in 2026).

SV 2026-052 van raadsleden W. Vermeersch, M. De Bruyne, C. Ryheul van 11 mei 2026

Vraag:

Beleidsambitie 'Brio' dubbel zoveel voetpaden vernieuwen'

Graag deze schriftelijke vraag beantwoorden voorafgaand aan de raadscommissie over de jaarrekening 2025.

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

"Dit wordt de legislatuur van de voetganger. We gaan een versnelling hoger in het opwaarderen van ons openbaar domein. We vernieuwen dubbel zoveel voetpaden. Het budget kleine straten en pleinen gaat van 3 miljoen euro naar 6 miljoen euro per jaar."

In het bestuursakkoord Kortrijk met brio 'Kortrijk met brio - Partituur voor 6 jaar sterk bestuur' dd. 2 september 2024 werd dit aangepast tot:

"We maken dit de legislatuur van de voetganger. We verdubbelen het investeringsritme voor voetpaden: een duidelijke keuze voor veilige, comfortabele en toegankelijke infrastructuur."

Wij beschikken, op basis van onze eerdere schriftelijke vragen, over volgende evolutie van het budget voor kleine straten en overige werken openbaar domein, wijkgroen en volkstuinten:

31/12/2018: 1.931.779 €
31/12/2019: 2.037.542 €
31/12/2020: 2.475.281 €
31/12/2021: 2.328.515 €
31/12/2022: 3.086.705 €
31/12/2023: 3.467.180 €
31/12/2024: 4.130.621 €

Bij aanvang van de legislatuur (31/12/2024) was er 4.130.621 € budget voor kleine straten en pleinen.

1. Graag het overeenkomstige cijfer aanvullen per 31 december 2025:

31/12/2025: budget voor kleine straten en pleinen

2. Hoe evalueert het stadsbestuur de evolutie van dit cijfer in het kader van de beleidsambitie in Brio?

Antwoord:

1. Graag het overeenkomstige cijfer aanvullen per 31 december 2025:

31/12/2025: 2.698.115 budget voor kleine straten en pleinen

2. Hoe evalueert het stadsbestuur de evolutie van dit cijfer in het kader van de beleidsambitie in Brio? Het lager cijfer 2025 moet samen bekeken worden met het zeer hoog cijfer 2024. Enkele budgetten werden vooruit getrokken.

De beleidsambitie Brio heeft betrekking op het meerjarenplan 2026-2031.

Het boekjaar 2025 behoort nog tot de BBC-cyclus 2020-2025 = BSV.

SV 2026-053 van raadsleden Wouter Vermeersch en Marniek De Bruyne van 11 mei 2026

Vraag:

Vernietiging aktename melding door Raad voor Vergunningsbetwistingen

Uit een recent arrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen blijkt dat de aktename door de Stad Kortrijk van een melding voor het uitbreiden van een woning werd vernietigd. Volgens het arrest heeft de stad onvoldoende onderzocht of de betrokken constructie geheel of gedeeltelijk gelegen is in parkgebied en werd geen concrete toets uitgevoerd aan de geldende gewestplanbestemming. De Raad oordeelde dat er minstens twijfel bestond over de exacte ligging van de constructie en stelde vast dat geen effectief onderzoek werd uitgevoerd door de stad. De zaak werd terugverwezen naar het stadsbestuur voor een nieuwe beslissing.

Dit arrest roept algemene vragen op over de manier waarop meldingen en vergunningsaanvragen door de stedelijke diensten worden onderzocht en beoordeeld, in het bijzonder wanneer er mogelijke tegenstrijdigheden bestaan tussen plannen, bestemmingen en de feitelijke toestand op het terrein.

1. Hoeveel meldingen of vergunningsaanvragen met betrekking tot uitbreidingen of constructies in of nabij parkgebied, groengebied of andere planologisch gevoelige zones werden de voorbije vijf jaar behandeld door Stad Kortrijk?
2. In hoeveel dossiers werd daarbij een terreincontrole of bijkomend plaatsbezoek uitgevoerd om de exacte ligging ten opzichte van de gewestplanbestemming te verifiëren?
3. Welke interne richtlijnen of controlemechanismen bestaan momenteel binnen de stedelijke diensten om na te gaan of meldingen verenigbaar zijn met de geldende gewestplanbestemming?
4. Zal het stadsbestuur naar aanleiding van dit arrest de bestaande procedures evalueren of aanpassen om juridische betwistingen in de toekomst te vermijden?
5. Werden sinds het arrest reeds bijkomende instructies gegeven aan de dienst Omgeving of aan de betrokken dossierbehandelaars met betrekking tot de beoordeling van meldingen in ruimtelijk gevoelige gebieden?
6. Hoeveel dossiers van de Stad Kortrijk werden de voorbije legislatuur vernietigd door de Raad voor Vergunningsbetwistingen wegens onvoldoende motivering, onvolledig onderzoek of procedurefouten?

Antwoord:

1. Hoeveel meldingen of vergunningsaanvragen met betrekking tot uitbreidingen of constructies in of nabij parkgebied, groengebied of andere planologisch gevoelige zones werden de voorbije vijf jaar behandeld door Stad Kortrijk?

In de afgelopen 5 jaar werden in totaal 125 dossiers door de stad Kortrijk behandeld of geadviseerd die gelegen zijn in parkgebied, natuurgebied of bos.

2. In hoeveel dossiers werd daarbij een terreincontrole of bijkomend plaatsbezoek uitgevoerd om de exacte ligging ten opzichte van de gewestplanbestemming te verifiëren?

Het uitvoeren van een terreinbezoek om de gewestplangrens te verifiëren is niet mogelijk. Deze grens is namelijk niet zichtbaar op terrein.

3. Welke interne richtlijnen of controlemechanismen bestaan momenteel binnen de stedelijke diensten om na te gaan of meldingen verenigbaar zijn met de geldende gewestplanbestemming?

De bestemmingen (Gewestplan, BPA, RUP en verkavelingen) zijn gedigitaliseerd en op perceelsniveau raadpleegbaar in een GEO-loket. Bij twijfelgevallen kan een extra controle gebeuren met de originele Gewestplankaarten die op het stadhuis aanwezig zijn. Deze zijn echter niet op perceelsniveau opgemaakt.

4. Zal het stadsbestuur naar aanleiding van dit arrest de bestaande procedures evalueren of aanpassen om juridische betwistingen in de toekomst te vermijden?

Bij een meldingsprocedure is geen uitgebreide motivering van de goede ruimtelijke ordening vereist. Er dient enkel geëvalueerd te worden of de aangevraagde handelingen voldoen aan de bepalingen opgenomen in het

meldingsbesluit en de geldende bestemming. Op basis van de toegevoegde dossierstukken en gedigitaliseerde gewestplanbestemming is dit in voorliggend dossier weldegelijk het geval. De raad van vergunningbetwisting oordeelde in voorliggend dossier dan ook niet dat de melding onterecht is geakteerd, enkel dat de ligging van de grens van het Gewestplan niet expliciet is onderbouwd door de omgevingsambtenaar. Er zal in die zin een nieuwe beslissing volgen over de melding.

5. Werden sinds het arrest reeds bijkomende instructies gegeven aan de dienst Omgeving of aan de betrokken dossierbehandelaars met betrekking tot de beoordeling van meldingen in ruimtelijk gevoelige gebieden?

Zie bovenstaand antwoord. Bij twijfelgevallen kan gezien de beslissing van de Raad van Vergunningbetwisting extra aandacht besteed worden aan de beoordeling van de goede ruimtelijke ordening en de planologische bestemming.

6. Hoeveel dossiers van de Stad Kortrijk werden de voorbije legislatuur vernietigd door de Raad voor Vergunningsbetwistingen wegens onvoldoende motivering, onvolledig onderzoek of procedurefouten?

In de voorbije legislatuur werd voor 30 dossiers op grondgebied stad Kortrijk een procedure ingesteld voor de RvVb waarvan 17 vernietigd. Bij één dossier betrof dit rechtstreeks een beslissing genomen door het cbs (onvoldoende motivering). Bij de overige dossiers waren het beslissingen genomen door de Deputatie of door de Vlaamse overheid.

SV 2026-055 van raadslid Karel Descheemaeker van 18 mei 2026

Vraag:

Evolutie van het aantal parkeerplaatsen op straat in Kortrijk (2016-2025)

Graag had ik volgende schriftelijke vraag gesteld aan het college van burgemeester en schepenen:

Kan het stadsbestuur een overzicht bezorgen van het totale aantal publieke parkeerplaatsen op straat op het grondgebied Kortrijk, opgesplitst per jaar voor de afgelopen tien jaar (2016–2025)?

Graag daarbij telkens:

- het totaal aantal parkeerplaatsen op straat;
- het aantal betalende parkeerplaatsen;
- het aantal bewonersplaatsen;
- het aantal parkeerplaatsen dat jaarlijks werd geschrapt;
- het aantal nieuw gecreëerde parkeerplaatsen;
- de netto-evolutie per jaar.

Kan het stadsbestuur daarnaast ook verduidelijken:

- welke beleidskeuzes of projecten de grootste impact hadden op het verdwijnen van parkeerplaatsen;
- hoeveel parkeerplaatsen verdwenen door fietsinfrastructuur, circulatiemaatregelen, vergroening of heraanleg van straten en pleinen;
- of de stad beschikt over een actuele inventaris van alle parkeerplaatsen op openbaar domein.

Antwoord:

1. Kan het stadsbestuur een overzicht bezorgen van het totale aantal publieke parkeerplaatsen op straat op het grondgebied Kortrijk, opgesplitst per jaar voor de afgelopen tien jaar (2016–2025)?

Graag daarbij telkens:

- het totaal aantal parkeerplaatsen op straat;
- het aantal betalende parkeerplaatsen;

- het aantal bewonersplaatsen;
- het aantal parkeerplaatsen dat jaarlijks werd geschrapt;
- het aantal nieuw gecreëerde parkeerplaatsen;
- de netto-evolutie per jaar.

We houden het totale aantal publieke parkeerplaatsen op straat voor het volledige grondgebied van Kortrijk niet bij en kunnen enkel informeren over de parkeerplaatsen waarop een regime van toepassing is dat gehandhaafd wordt door het team Mobiliteit & Parkeren.

De actuele cijfers zijn beschikbaar vanaf 04/03/2022.

Modaliteit PP	1/05/202					
	6	1/01/2026	1/01/2025	1/01/2024	1/01/2023	4/03/2022
KOR1	1124	1134	1125	1153	1245	1269
KOR2	3374	3368	3326	3292	3252	3255
KOR3	20	20	20	20	18	18
KOR4	358	360	360	360	131	131
Bewoners PP*	653	656	654	639	632	636
Shop & Go	607	607	590	599	569	609
Gehandicapt PP	196	194	192	187	179	191
Elektrische PP	80	75	51	30	21	21
Blauwe zone	120	120	120	120	120	120
Totaal	6401	6401	6313	6288	5981	6063

* Bewonersparkeerplaatsen worden dubbel geteld omdat ze overdag betalende parkeerplaatsen zijn en 's avonds + weekend bewonersplaatsen

Stijging totale parkeerplaatsen 1/01/2024 is een technische rechtzetting doordat alle parkeerplaatsen individueel werden ingetekend en niet meer met parkeerstroken werd gewerkt.
Stijging KOR4 is technisch van aard doordat een aantal straten niet werden meegenomen in de vorige cijfers.

2. Kan het stadsbestuur daarnaast ook verduidelijken:

- welke beleidskeuzes of projecten de grootste impact hadden op het verdwijnen van parkeerplaatsen;
- hoeveel parkeerplaatsen verdwenen door fietsinfrastructuur, circulatiemaatregelen, vergroening of heraanleg van straten en pleinen;
- of de stad beschikt over een actuele inventaris van alle parkeerplaatsen op openbaar domein.

In KOR1 is dat met name de Casinotuin en verlaagde Leieboorden (Dolfijnkaai & Kasteelkaai).

In KOR2 is dat vooral gelinkt aan het Groeningepark en het Conservatoriumpark (daling). De stijging KOR2 is daarentegen gelinkt aan de tijdelijke invulling P Burgemeester Nolfstraat (gerecht).

Er is geen data voorhanden die een link legt tussen fietsinfrastructuur, circulatiemaatregelen, vergroening of heraanleg straten. De impact op het parkeren wordt per project geëvalueerd.

SV 2026-059 van raadslid Marleen Dierickx van 21 mei 2026

Vraag:

Huur culturele zalen

Een aantal vragen ivm huur van zalen in culturele gebouwen (voor verenigingen, scholen,...):

Welke tarieven worden gehanteerd voor Kortrijkse verenigingen en scholen die een culturele activiteit willen organiseren en hiervoor een zaal willen huren:

- * zalen in het Muziekcentrum
- * zalen in Budascoop
- * zalen in Départ
- * zalen in Budafabriek
- * zalen in de Deelfabriek

per dagdeel / per dag

Welke kortingsmogelijkheden krijgen Kortrijkse verenigingen en scholen?

Welke ondersteuning wordt er geboden indien de prijzen te hoog liggen voor scholen en verenigingen? (subsidiekanalen,...)

Antwoord:

Welke tarieven worden gehanteerd voor Kortrijkse verenigingen en scholen die een culturele activiteit willen organiseren en hiervoor een zaal willen huren:

- * zalen in het Muziekcentrum
- * zalen in Budascoop
- * zalen in Départ
- * zalen in Budafabriek
- * zalen in de Deelfabriek

per dagdeel / per dag

Welke kortingsmogelijkheden krijgen Kortrijkse verenigingen en scholen?

Welke ondersteuning wordt er geboden indien de prijzen te hoog liggen voor scholen en verenigingen? (subsidiekanalen,...)

Alle tarieven en gebruikerscategorieën, samen met de bijhorende kortingen, zijn goedgekeurd door de gemeenteraad.

Een duidelijk overzicht is terug te vinden via: [Tarief zaalhuur | Kortrijk](#).

Het volledige retributiereglement met uitleg per locatie is te vinden via dit [openbaar document](#).

Zalen in de Budascoop zijn rechtstreeks te huren via Buda Kunstencentrum. Zij exploiteren de infrastructuur maar houden ook rekening met aparte tarifiering voor diverse groepen. (tarief B: €144 voor gebruik zaal 1 of 2).

Voor scholen en verenigingen gelden de hierboven vermelde aangepaste tarieven. Daarbovenop is er geen extra financiële ondersteuning voorzien.

Wel biedt het stadsbestuur verenigingen nog andere ondersteuning voor hun werking, zoals voordelige materiaalhuur, ook voor scholen, en subsidies voor projecten en de algemene werking.

		<u>202408</u>	<u>202409</u>	<u>202410</u>	<u>202411</u>	<u>202412</u>
Resultatenrekening						
Bedrijfsopbrengsten	70/74	14,17	22,89	25,07	112,03	21,80
Andere bedrijfsopbrengsten	74	14,17	22,89	25,07	112,03	21,80
Bedrijfskosten	60/64	3.879,34	5.237,72	6.053,78	5.729,22	5.004,83
Diensten en diverse goederen	61	665,47	278,12	356,48	10,93	164,78
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	62	3.213,87	4.959,60	5.697,30	5.718,29	4.840,05
Bedrijfswinst (Bedrijfsverlies)	9901	-3.865,17	-5.214,83	-6.028,71	-5.617,19	-4.983,03
Financiële opbrengsten	75		0,11			
Andere financiële opbrengsten	752/9		0,11			
Winst (Verlies) uit de gewone	9902	-3.865,17	-5.214,72	-6.028,71	-5.617,19	-4.983,03
Winst (Verlies) van het boekjaar vóór	9903	-3.865,17	-5.214,72	-6.028,71	-5.617,19	-4.983,03
Winst (Verlies) van het boekjaar	9904	-3.865,17	-5.214,72	-6.028,71	-5.617,19	-4.983,03
Te bestemmen winst (verlies) van het	9905	-3.865,17	-5.214,72	-6.028,71	-5.617,19	-4.983,03

		<u>202501</u>	<u>202502</u>	<u>202503</u>	<u>202504</u>	<u>202505</u>	<u>202506</u>
Resultatenrekening							
Bedrijfsopbrengsten	70/74	23,98	180,69	9.343,72	62.990,47	56.057,75	53.338,18
Omzet	70		126,62	9.010,04	62.217,39	55.740,03	53.173,76
Werkingsubsidie	73						
Andere bedrijfsopbrengsten	74	23,98	54,07	333,68	773,08	317,72	164,42
Bedrijfskosten	60/64	8.112,52	9.981,49	17.418,27	79.802,99	60.519,92	59.196,06
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	60		2.765,16	2.710,57	28.708,17	17.775,35	16.695,54
Aankopen	600/8		2.765,16	2.710,57	28.708,17	17.775,35	16.695,54
Voorraad: afname (toename)	609						
Diensten en diverse goederen	61	2.522,76	867,02	2.458,53	7.674,20	2.120,79	8.152,83
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	62	5.589,76	6.349,31	12.249,17	43.420,62	40.623,78	34.347,69
Afschrijvingen en waardeverminderingen op	630						
Andere bedrijfskosten	640/8						
Bedrijfswinst (Bedrijfsverlies)	9901	-8.088,54	-9.800,80	-8.074,55	-16.812,52	-4.462,17	-5.857,88
Financiële opbrengsten	75			0,01	0,01		0,03
Andere financiële opbrengsten	752/9			0,01	0,01		0,03
Financiële kosten	65			8,64	0,01	247,60	
Kosten van schulden	650						
Andere financiële kosten	652/9			8,64	0,01	247,60	
Winst (Verlies) uit de gewone	9902	-8.088,54	-9.800,80	-8.083,18	-16.812,52	-4.709,77	-5.857,85
Winst (Verlies) van het boekjaar vóór belasting	9903	-8.088,54	-9.800,80	-8.083,18	-16.812,52	-4.709,77	-5.857,85
Winst (Verlies) van het boekjaar	9904	-8.088,54	-9.800,80	-8.083,18	-16.812,52	-4.709,77	-5.857,85
Te bestemmen winst (verlies) van het	9905	-8.088,54	-9.800,80	-8.083,18	-16.812,52	-4.709,77	-5.857,85

<u>202507</u>	<u>202508</u>	<u>202509</u>	<u>202510</u>	<u>202511</u>	<u>202512</u>	<u>Dotatie Stad</u>	<u>1e Verlengd boekjaar 31/12/2025</u>
26.779,83	63.383,65	34.593,38	53.703,87	48.719,21	42.999,10	123.080,81	
26.573,79	63.033,46	22.749,34	51.708,66	46.630,22	38.279,83	123.080,81	
206,04	350,19	11.844,04	1.995,21	2.088,99	4.719,27		
51.232,76	48.287,90	24.330,37	57.185,02	47.756,79	80.327,71		
11.151,75	12.261,57	-4.715,52	10.503,56	11.410,13	10.514,13		
11.151,75	12.261,57	9.184,20	10.503,56	11.410,13	5.110,48		
		-13.899,72			5.403,65		
2.926,84	1.392,44	2.471,62	7.200,83	2.292,61	26.764,89		
37.114,17	34.633,89	26.614,27	39.480,63	34.348,98	34.778,06		
					7.338,81		
40,00		-40,00		-294,93	931,82		
-24.452,93	15.095,75	10.263,01	-3.481,15	962,42	-37.328,61		
		-0,18					
		-0,18					
58,90	2.394,81	984,76	463,95	652,48	522,76		
	30,00	-30,00					
58,90	2.364,81	1.014,76	463,95	652,48	522,76		
-24.511,83	12.700,94	9.278,07	-3.945,10	309,94	-37.851,37		
-24.511,83	12.700,94	9.278,07	-3.945,10	309,94	-37.851,37		
-24.511,83	12.700,94	9.278,07	-3.945,10	309,94	-37.851,37		
-24.511,83	12.700,94	9.278,07	-3.945,10	309,94	-37.851,37	123.080,81	0,00

		<u>202601</u>	<u>202602</u>	<u>202603</u>	<u>202604</u>	<u>202601-202604</u>
Resultatenrekening						
Bedrijfsopbrengsten	70/74	36.965,52	49.571,61	27.842,75	40.750,67	155.130,55
Omzet	70	36.862,48	48.167,47	27.385,28	33.313,65	145.728,88
Andere bedrijfsopbrengsten	74	103,04	1.404,14	457,47	7.437,02	9.401,67
Bedrijfskosten	60/64	42.745,59	42.973,33	39.209,78	56.995,35	181.924,05
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	60	6.769,65	11.041,14	9.967,63	8.526,08	36.304,50
Aankopen	600/8	6.769,65	11.041,14	9.967,63	8.526,08	36.304,50
Diensten en diverse goederen	61	4.599,82	2.951,83	2.118,16	7.608,51	17.278,32
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	62	27.103,55	24.707,79	22.851,42	36.588,19	111.250,95
Bedrijfswinst (Bedrijfsverlies)	9901	-1.507,50	10.870,85	-7.094,46	-11.972,11	-9.703,22
Financiële kosten	65	519,57	616,78	2.094,97		3.231,32
Andere financiële kosten	652/9	519,57	616,78	2.094,97		3.231,32
Winst (Verlies) uit de gewone	9902	-2.027,07	10.254,07	-9.189,43	-11.972,11	-12.934,54
Winst (Verlies) van het boekjaar vóór	9903	-2.027,07	10.254,07	-9.189,43	-11.972,11	-12.934,54
Winst (Verlies) van het boekjaar	9904	-2.027,07	10.254,07	-9.189,43	-11.972,11	-12.934,54
Te bestemmen winst (verlies) van het	9905	-2.027,07	10.254,07	-9.189,43	-11.972,11	-12.934,54