

### **OPENBARE ZITTING**

1. Secretariaat - Notulen 24 juni 2024  
Enig artikel. De gemeenteraad keurt de notulen van de gemeenteraadszitting van 24 juni 2024 goed.
  
2. Financiën - Rapport financieel directeur 2023  
Enig artikel. De gemeenteraad neemt kennis van het rapport financieel directeur 2023 over het visum, het debiteurenbeheer, de thesaurietoestand, de liquiditeitsprognose, de beheerscontrole, de evolutie van de budgetten en de financiële risico's.
  
3. Financiën - Prijssubsidie AGB Keerbergen 2024 aanpassing kwartaal 4  
Artikel 1. De gemeenteraad keurt het prijssubsidiereglement, vermeld in artikel 2 ten voordele van het AGB Keerbergen goed.  
Artikel 2. PRIJSSUBSIDIEREGLEMENT AGB Keerbergen  
Het Autonoom Gemeentebedrijf Keerbergen, afgekort AGB Keerbergen, heeft haar inkomsten en uitgaven geraamd voor het kalenderjaar 2024 (zie bijlage). Om economisch rendabel te zijn, wenst het AGB Keerbergen vanaf 1 oktober 2024 de voorziene prijzen (incl. 6% btw) voor het gebruik van de sportinfrastructuur te vermenigvuldigen met een factor 2,93 (voorheen 7,99). De gemeente Keerbergen erkent dat het AGB Keerbergen, op basis van deze ramingen, de voorziene prijzen (incl. 6% btw) voor het gebruik van de sportinfrastructuur met een factor 2,93 (voorheen 7,99) moet vermenigvuldigen om economisch rendabel te zijn.  
De gemeente Keerbergen verbindt er zich toe om voor de periode van 1 oktober 2024 tem de goedkeuring van het nieuwe te onderhandelen prijssubsidiereglement voor 2025 (vóór 31 januari 2025) deze beperkte toegangsgelden te subsidiëren middels de toekenning van prijssubsidies.  
De waarde van de prijssubsidie toegekend door de gemeente Keerbergen voor het gebruik van de sportinfrastructuur bedraagt de prijs (incl. 6% btw) die de gebruiker van de sportinfrastructuur betaalt, vermenigvuldigd met een factor 1,93 (voorheen 6,99).  
De gesubsidieerde toegangsgelden (incl. 6% btw) kunnen steeds geherevalueerd worden in het kader van een periodieke evaluatie van de totale exploitatieresultaten van het AGB Keerbergen. In de mate er een prijssubsidieaanpassing noodzakelijk is zal de gemeente Keerbergen deze steeds documenteren.  
Het AGB Keerbergen moet op de 5de werkdag van elk kwartaal de gemeente Keerbergen een overzicht bezorgen van het aantal gebruikers van de sportinfrastructuur, waaraan recht op toegang is verleend tijdens het voorbije kwartaal. Dit overzicht dient tevens het bedrag aan te betalen prijssubsidies te bevatten. De afrekening van deze prijssubsidies zal gebeuren middels de uitreiking van een debetnota die het AGB Keerbergen uitreikt aan de gemeente Keerbergen. De gemeente Keerbergen dient deze debetnota te betalen aan het AGB Keerbergen binnen de 5 werkdagen na ontvangst.  
Dit reglement is geldig vanaf 1 oktober 2024.  
Een nieuw prijssubsidiereglement geldig vanaf 2025 zal worden onderhandeld tussen de gemeente Keerbergen en het AGB Keerbergen vóór 31 januari 2025.  
Artikel 3. Dit reglement wordt volgens de bepalingen van het decreet lokaal bestuur (artikel 286 §1) bekendgemaakt via de webtoepassing van de gemeente. In navolging van artikel 330 brengt de gemeente de toezichhoudende overheid op dezelfde dag op de hoogte van de bekendmaking.

4. Burger - Reglement verkiezingsborden  
Enig artikel. De gemeenteraad keurt het reglement op het aanplakken van verkiezingsaffiches en het organiseren van gemotoriseerde optochten, zoals toegevoegd in bijlage, goed.
5. ICT - Raamovereenkomst C-Smart ICT infra en diensten  
De gemeenteraad keurt de toetreding tot de "Raamovereenkomst C-Smart ivm levering van ICT-infrastructuur en diensten" goed. De gemeenteraad delegeert de afname van deze raamovereenkomst aan het college van burgemeester en schepenen.
6. Duurzaamheid en Mobiliteit - Aanvullend reglement op het wegverkeer: aanpassing AVR Nachtegalendreef  
Artikel 1. De gemeenteraad keurt het aanvullend reglement van de Nachtegalendreef, zoals in bijlage, goed.  
Artikel 2. Het huidig aanvullend reglement van bovenvermelde straat, wordt integraal opgeheven en vervangen door het goedgekeurd aanvullend reglement uit artikel 1.
7. Omgeving en Economie - Akte aankoop zonder beding van prijs  
De gemeenteraad keurt de ontwerpakte betreffende de aankoop zonder beding van prijs van het goed gelegen De Selliers de Moranvilleaan 2, gekadastreerd sectie A deel van nr. 1/T/3/P0000 met gereserveerd individueel perceelsidentificatienummer 1/W/3/P0000, met een oppervlakte van 80ca goed.
8. Omgeving en Economie - Win je zaak 2024  
De gemeenteraad keurt de deelname aan de wedstrijd "Win je Zaak" 2024 goed.
9. Ruimte - Raamcontract refurbished meubilair  
De gemeenteraad keurt de toetreding tot de raamovereenkomst van het Facilitair bedrijf van de Vlaamse overheid 2021/HFB/OP/83261 voor refurbished kantoormeubilair goed.
10. Duurzaamheid en Mobiliteit - Trage weg Schaleken - Roggeveldenstraat: definitieve vaststelling rooilijnplan  
De gemeenteraad stelt het ontwerp rooilijnplan van de trage weg Schaleken-Roggeveldenstraat definitief vast.
11. Omgeving en Economie - RUP De Wandeleer: voorlopige aanvaarding RUP 'De Wandeleer'  
Enig artikel. De gemeenteraad keurt de voorlopige vaststelling van het ontwerp GRUP 'De Wandeleer' goed, met de voorwaarden uit de waterparagraaf (in bijlage) en beslist om over te gaan tot de organisatie van het openbaar onderzoek.
12. Ruimte - Voorstel nieuwe straatnaam: Strooikesweg  
De gemeenteraad aanvaardt volgende voorlopige straatnaam: Strooikesweg.
13. Juridische ondersteuning - Goedkeuring overeenkomst vestiging contractuele gemeenteweg Dijledijk  
De gemeenteraad keurt de overeenkomst goed voor de vestiging van een tijdelijke contractuele gemeenteweg (trage weg) over het perceel kadastraal gekend onder Keerbergen, eerste afdeling, sectie A nr. 0205/00C000, en stelt een notaris aan voor het verlijden van de notariële akte.

14. Jeugd - Samenwerkingsovereenkomst Overkop  
Enig artikel. De gemeenteraad stemt in met de samenwerkingsovereenkomst Overkop.
15. Sociale Zaken - Deelname aan oproep 60 van Europa WSE ihkv. verdere uitwerking van het participatiedecreet voor nieuwkomers  
Enig artikel. De gemeenteraad bekrachtigt de beslissing van het college van burgemeester en schepenen, waarbij deze op 10 juli 2024 akkoord ging om mee in te dienen in oproep 60 van EU-WSE om actiemiddelen te bekomen voor de uitvoering van het regionale actieplan Oost-Brabant rond de ontsluiting van het aanbod voor het participatietraject.

### **MONDELINGE VRAGEN**

16. Omgeving en Economie - Mondelinge vraag: kolken Mereldreef nav onweer 5 september 2024 (vraag ingediend door raadslid Vansevenant)  
Tijdens het hevige onweer van 5 september werd duidelijk dat onder andere de kolken van de Mereldreef de grote aanvoer van hemelwater niet aankonden. De straat stond blank. Kan de schepenen zeggen hoe dat komt? Was er gebrekkig onderhoud? Is er een andere reden? Zijn er al maatregelen genomen om dit te remediëren?

Wijdt hieraan een bespreking: schepenen Jens Eggers bevestigt dat de weersomstandigheden in Keerbergen op 5 september zeer uitzonderlijke waren. De vastgestelde neerslaghoeveelheden in deze onweersbui bedroegen tot 50 liter per vierkante meter in een periode van 20 tot 30 minuten. Dit komt éénmaal in de vijftig jaar voor, wat uitzonderlijk is. Een heel stuk van de regio rond de Mereldreef stond blank waaronder ook de Vlieghavenlaan en de Tremelobaan. Dit gebied was het zwaarst getroffen. Door een combinatie van deze hevige regenbui en de wind spoelden de afgevallen bladeren en takken richting van de rioolkolken. Daardoor dreigen deze goed onderhouden kolken toch wel eens te verstoppem. Al dat regenwater moet afgevoerd worden via het rioolstelsel dat met deze kolken is verbonden. Dus al dit water moet richting Nieuwstraat, richting Raambeek, richting de collector. Geen enkel rioleringsstelsel is berekend op een dergelijke regenbui, die de wateroverlast in verschillende straten verklaart. Rond 21u00 zijn de meest kritieke plaatsen vastgesteld en is de wachtdienst met pompen en zandzakken opgeroepen. Een aantal arbeiders is spontaan en vrijwillig komen helpen. Een paar kelders werden leeggepompt en zandzakken werden aangeleverd. Takken werden van de rijbaan verwijderd en kolken werden gecontroleerd op plaatsen waar het water niet wegliep. Op sommige plaatsen waren kolken inderdaad verstopt door bladeren en takken, maar op andere plaatsen waren de kolken niet verstopt maar bleef het water staan doordat het rioolstelsel stroomafwaarts vol zat.

Onderhoud van de kolken is een noodzaak maar op dergelijk noodweer is geen enkel rioolstelsel berekend. Bij een dergelijk noodweer is het absoluut noodzakelijk om op de percelen zelf de nodige buffermaatregelen te nemen om het risico op wateroverlast te minimaliseren.

De rioolkolken worden systematisch tweemaal per jaar (voor de zomer en na de herfst) door een externe firma gereinigd. Daarnaast doen onze ploegen interventies als er in tussentijd ergens water blijft staan. Het exacte tijdstip wanneer in deze regio de kolkenreiniging gebeurt is, moet nog nagekeken worden.

17. Omgeving en Economie - Mondelinge vraag: speelbos Piervensbos (vraag ingediend door raadslid Gabriëls)  
Enkele weken geleden ontdekten we bij toeval dat er een vervuiling van asbest aangetroffen is in het toekomstige speelbos "Piervensbos". Er zouden door de gemeente deze zomer bodemstalen genomen zijn waaruit bleek dat het wel degelijk om asbest zou gaan

(hechtgebonden variant). Hechtgebonden asbest is ongevaarlijk indien onbeschadigd/niet gebroken, doch is dit hier wel het geval. Op verschillende plaatsen ligt asbest gebroken aan de oppervlakte.

De speelsite is ook nog volledig toegankelijk en er werden géén beschermingsmaatregelen genomen. Passanten worden ook geenszins geïnformeerd over de toestand ter plekke. De asbestvervuiling bevindt zich maar enkele meters vanaf het wandelpad, en niet enkel in de directe omgeving van de speeltoestellen (die wel afgesloten zijn).

Zie foto's in bijlage aan dit punt (graag projectie).

- Sinds wanneer is de gemeente op de hoogte van de vervuiling aldaar?
- Waarom verdween dit dossier in "de doofpot"? Een actief en betrokken bestuur dat participatie en informatie hoog in het vaandel draagt, zou op z'n minst passanten kunnen informeren over de vervuiling?
- Waarom werden er preventief geen maatregelen genomen, zoals het degelijk afsluiten van de geïmpacteerde zone? De stukken asbest steken immers gewoon uit de grond en zijn voor iedereen bereikbaar?
- Is er al zicht op de grootte van de vervuiling, en eventueel verder te nemen maatregelen?
- Hoe ziet het bestuur de verdere ontwikkeling en opening van het speelbos?

Wijdt hieraan een bespreking: schepen Benno Daemen stelt dat de vermelde site al lang gekend is als zijnde asbest gevoelig, in het bijzonder over de parking daar. Echter tot recent was er geen kennis van asbest in het bos zelf. De combinatie van uitgevoerde werken en de grote hoeveelheid regen heeft ervoor gezorgd dat het asbest aan de oppervlakte is gekomen. De bodemsaneringsdeskundige is ter plaatse geweest. Deze deskundige heeft op 28 augustus formeel bevestigd dat er voor deze asbestvervuiling geen bijzondere maatregelen dienden genomen te worden en de site een lage saneringsprioriteit heeft. Ook het spelen in de omgeving zou geen probleem opleveren en omdat het om een oude vervuiling gaat en zolang er niet actief aan gemorreld wordt, stelt er zich weinig of geen veiligheidsrisico. Ook bijzondere maatregelen werden niet aanbevolen. De restanten van het asbest bevinden zich aan één van de afgesloten speeltoestellen, de deathride. De afsluiting moet onder invloed van de weersomstandigheden van de afgelopen dagen vervangen en hersteld worden. Het hele bos afsluiten is moeilijk en disproportioneel omdat er geen signalen zijn van een ruimere verspreiding van de vervuiling.

Zodra de gemeente op de hoogte was, is er een externe bodemsaneringsdeskundige met de nodige expertise aangesteld. Het advies om geen bijzondere maatregelen te nemen, is opgevolgd. Een plan van aanpak is in opmaak waarbij er bijkomende bodemstalen worden genomen om de exacte omvang vast te stellen. Het initiële verslag spreekt over een plaatselijke situatie rond het afgesloten speeltoestel en er zou geen verdere verspreiding zijn. De exacte beperkte zone in het bos zal samen met de parking worden aangepakt zodat het bos kan worden geopend vanaf het moment dat alle vervuiling weg is en de speeltoestellen gekeurd zijn.

18. Duurzaamheid en Mobiliteit - Mondelinge vraag: wachtzone lijnbussen Gemeenteplein (vraag ingediend door raadslid Gabriëls)

Onlangs verscheen er in het Nieuwsblad een artikel over de protestactie die de buurtbewoners van het Gemeenteplein/St. Michielsstraat sinds enkele weken elke vrijdag houden voor het gemeentehuis, in verband met de blijvende problematiek van de wachtzone voor lijnbussen aan het Gemeenteplein.

Inwoners melden dat er lijnbussen zijn die nog steeds stationair blijven draaien, blijven parkeren voor/na de afgesproken uren, kortom dat de afspraken niet gerespecteerd worden.

Bij mijn laatste mondelinge vraag hierover op de gemeenteraad van juni, wees burgemeester Moons met een beschuldigende vinger naar de buurtbewoners. Zij zouden de zaak laten escaleren. Ik riep op om in overleg te gaan met hen.

- Werd er intussen reeds overleg georganiseerd met de buurtbewoners?
- In het geciteerde artikel van het Nieuwsblad wordt gesteld dat er recentelijk nog overleg was met De Lijn hierover. Wat werd hier besproken en wat was de uitkomst?
- Zijn de cijfers over controles al beschikbaar? Werden de doorkomstabellen al verkregen? Wat is hiervan de conclusie?
- Blijkbaar is de Lokale Politie ook niet goed op de hoogte van de gemaakte afspraken. Recentelijk wees een buurtbewoner een patrouille op een overtreding van de afspraken, maar deze waren er niet van op de hoogte. Kunnen de afspraken nogmaals gecommuniceerd worden met onze politiediensten?

Wijdt hieraan een bespreking: schepen Jens Eggers bevestigt de veelvuldige behandeling van dit dossier. Op 27 augustus 2024 heeft een overleg waarop de problematiek besproken is, met De Lijn plaatsgevonden. De laatste weken werden er geen overtredingen vastgesteld. Dit betekent niet dat er geen overtredingen plaatsvinden, want de controle gebeurt niet 24 op 24.

In verband met de doorkomstabellen kan vermeld worden dat de busverbinding 660 is ingeperkt tot in Haacht. In de toekomst zal deze volledig vervangen worden door de busverbinding 270. Dit betekent dat het een rustige periode is aan de bushaven op de Oudstrijderslaan en de wachtzone aan de kerk. Bij de invoering van het nieuwe vervoersplan van De Lijn vanaf begin januari 2025 zal de frequentie van de busverbinding 270 verhoogd worden en bijgevolg zullen er meer bussen moeten stationeren aan de wachtzone. De Lijn is nogmaals gevraagd naar de doorkomstabellen om te vernemen wanneer de wachtzone gebruikt wordt. De Lijn is echter volop bezig met het opmaken van deze tabellen voor de nieuwe dienstregeling en zodra deze is opgemaakt, wordt ze bezorgd.

De politie heeft bevestigd op de hoogte te zijn van de regeling voor de bussen ter plaatse. De politie kan enkel optreden tegen bussen met draaiende motor. Tegen het geparkeerd staan kan politieel niet worden opgetreden.

Er is veel mailverkeer tussen zowel de gemeentelijke diensten en een aantal buurtbewoners enerzijds en tussen De Lijn en een aantal buurtbewoners anderzijds. Het fysieke overleg heeft niet plaatsgevonden, maar dit is misschien geen slecht idee. Echter het algemeen belang dient boven het particulier belang gesteld worden. Veel mensen maken gebruik van het openbaar vervoer en daarnaast één à twee klagers waarvan er ééntje een weinig gedragen protestactie voert. De problematiek dient dan ook in een juist perspectief geplaatst te worden. Soms staat een autobus in overtreding en er wordt geprobeerd dit op te lossen.

19. Duurzaamheid en Mobiliteit - Mondelinge vraag: lijn 660 De Lijn (vraag ingediend door raadslid Gabriels)

Sinds 2/9/2024 is lijn 660 van De Lijn gewijzigd. Deze loopt niet langer van Bonheiden tot Zaventem, maar in de toekomst slechts vanaf Haacht naar Zaventem. Voor vele Keerbergenaren was dit in het verleden een makkelijke verbinding naar de luchthaven van Brussel-Zaventem.

Thans zal men een bus richting Haacht moeten nemen en daar dan overstappen op bus 660 naar Zaventem. Dit zal sowieso voor vele vertragingen en afschaffingen zorgen.

- Waarom wordt Keerbergen niet langer aangedaan door lijn 660?
- Is dit besproken in de VVR? Welke houding heeft het Gemeentebestuur hieromtrent aangenomen?

Wijdt hieraan een bespreking: schepen Jens Eggers stelt dat besturen keuzes maken veronderstelt en dit is niet altijd gemakkelijk. De buslijn 660 is vandaag ingekort tot Haacht naar aanleiding van de opgestarte wegeniswerken aan de rotonde in Haacht. Naar de toekomst zou deze lijn 660 verdwijnen en door de wegeniswerken heeft de Lijn geoordeeld om deze lijn in te korten. In de toekomst zal de buslijn 660 worden overgenomen door de buslijn 270, een kernnet A-lijn, vanaf januari 2025 wat betekent dat de frequentie zal verhogen. Voor de reiziger betekent dit dat men niet meer rechtstreeks naar de luchthaven van Zaventem zal kunnen, maar de frequentie van deze lijn wordt verhoogd en men zal kunnen overstappen in Brucargo met om de 7 minuten een shuttle naar de luchthaven.

Dit is besproken in de vervoerregioraad. Echter de twee buslijnen 270 en 660 maken deel uit van de vervoerregioraad Vlaamse rand waarvan de gemeente Keerbergen geen lid is maar wel een adviserende stem heeft. Op vlak van dienstverlening dient er overgestapt te worden maar in het nieuwe vervoersplan zal een bus vanuit Brucargo frequenter naar de luchthaven rijden. Zodra de definitieve tabellen beschikbaar gesteld worden door De Lijn, wordt dit zoals reeds in het verleden gebeurde, gecommuniceerd door de gemeente.

20. Omgeving en Economie - Mondelinge vraag: gescheiden riolering Putsebaan (vraag ingediend door raadslid Gabriëls)

Op de gemeenteraad van 26/02/2024 bracht ik het dossier ter sprake van een foutief uitgevoerde aansluiting van de afvoeren van hemelwater en regenwater (omgewisseld) bij de aanleg van de Putsebaan in 2017. Het zou gaan om een tweetal adressen op de Putsebaan.

De bevoegde schepen heeft toen geantwoord dat dit dossier zou opgevolgd worden en de nodige herstellingen zouden uitgevoerd worden in eigen beheer en zonder kosten voor de bewoners. Door het uitblijven van enige actie heb ik de bevoegde schepen op 12/04/2024 nogmaals een mail gestuurd, maar hierop heb ik helaas geen reactie ontvangen. Intussen is de situatie nog steeds niet in orde.

- Wat is hiervan de stand van zaken en waarom blijft dit dossier aanslepen?

Wijdt hieraan een bespreking: schepen Jens Eggers bevestigt dat er ondertussen vastgesteld is dat er drie aansluitingen hemelwater en afvalwater zijn omgewisseld. Eén ervan zou opgelost zijn en de twee andere worden de komende weken en maanden op de kosten van en door de gemeente opgelost. Afwezigheden binnen de wegenploeg heeft gezorgd voor enige achterstand. Aanwervingen zijn gebeurd en dus de hoop bestaat dat de wegenploeg in de nabije toekomst snel werk kan maken van de nodige aanpassingen in deze aansluitingen.

In verband met de gevraagde bijkomende toelichting ivm de infovergadering over de Putsebaan, kan gesteld worden dat dit over een dossier gaat waaraan gewerkt wordt. In dergelijke dossiers zoals ook het dossier van het centrum en dit van de kleine straten, is het de gewoonte om een infovergadering te houden vooraleer de plannen worden voorgelegd aan de gemeenteraad. Deze manier van werken laat toe om eventuele fouten of bezorgdheden van de inwoners aan te passen in de plannen vóór de aanbesteding. De omgevingsvergunning voor de verschillende straten is in aanvraag. Indien we de burger inspraak willen geven, dan moeten niet de reeds besliste dossiers voorgelegd worden. Zo zijn er in de reeds vernoemde dossiers aanpassingen aangebracht.

21. Omgeving en Economie - Mondelinge vraag: site Casteels Kerkebergen (vraag ingediend door raadslid Van den Dries)

Site Casteels werd door het gemeentebestuur verkocht voor een bedrag dat maar liefst 15,5% onder de geschatte verkoopwaarde lag. De aankoopbelofte bevatte een strikte timing waarbij



werd gestipuleerd dat de sloop van het gebouw diende plaats te vinden voor de aanleg van de Dorpsstraat.

Vandaag is de Dorpsstraat, waarschijnlijk niet toevallig net voor de verkiezingen, feestelijk ingehuldigd en zijn de sloopwerken zelfs nog niet begonnen.

Het is een vaststaand feit dat het gemeentebestuur hier zelf onnodige risico's op beschadigingen aan het (splinternieuw) aangelegd openbaar domein neemt. Deze risico's zijn legio: afbraakwerken met risico op beschadiging, bijhorend zwaar transport en maandenlange grondwaterverlaging die niet alleen de nieuwe beplanting zullen aantasten maar tevens tot scheurvormingen zullen leiden door de bijhorende zettingen.

Mijn vraag is dan ook tweeledig. Ten eerste waarom werd het hierboven omschreven plan niet gevolgd, wat tot een significante risicobeperking had geleid? Ten tweede wat is het 'nieuwe' plan van het gemeentebestuur en hoe zal u alsnog trachten (voor zover dit überhaupt mogelijk is) om de geschetste risico's te vermijden of minstens in te perken?

Wijdt hieraan een bespreking: schepen Jens Eggers bevestigt dat het initiële opzet was om de werken van de heraanleg van het centrum en de sloop en heropbouw van het gebouw min of meer simultaan te laten verlopen. De planning verloopt echter niet altijd zoals verhoopt. De verkoop van het gebouw is begin van deze legislatuur gestart zonder dat er akkoorden waren. Uiteindelijk is een koper gevonden. Tussen het tijdstip van de verkoop en de situatie nu heeft dit project veranderingen gekend. In de leidraad stond dat er binnen de zes maanden een omgevingsvergunning diende aangevraagd te worden en de gemeente zou binnen de zes maanden deze aanvraag behandelen. Het project is ook groter geworden dan alleen het gemeentelijk gebouw. Verschillende panden langs de Haachtsebaan werden mee in het project opgenomen wat bijdraagt aan de kwaliteit van het project en van de ontwikkeling van het gemeentelijk centrum. De kwaliteitskamer van de intercommunale Interleuven is ingeschakeld die de nodige expertise in ruimtelijke planning en ontwikkeling binnen een gemeentelijk centrum bezit. Verschillende overlegmomenten tussen de ontwikkelaar en de kwaliteitskamer hebben geleid tot een kwalitatief en gedragen plan. Deze verschillende stappen kosten tijd en het was voorzien in de leidraad dat indien er een akkoord was tussen de koper/ontwikkelaar en de verkoper/gemeente afwijkingen mogelijk waren. Bijgevolg heeft het vergunningstraject meer tijd in beslag genomen dan aanvankelijk voorzien. Begin volgende maand zou de sloop van het gebouw worden aangevat.

De vergunning is afgeleverd op 2 mei en na beroepstermijn uitvoerbaar midden juni. In de verkoopvoorwaarden is voorzien dat de bouwwerkzaamheden afgelopen zijn binnen drie jaar na het verkrijgen van de vergunning. Na deze termijn is een boeteclausule voorzien.

De sloop en heropbouw zullen inderdaad hinder met zich meebrengen. Er is verschillende malen met de projectontwikkelaar samengezeten om te bekijken hoe dit in de best mogelijke omstandigheden kan afgewikkeld worden. De nieuw aangelegde straat is een stevig gebouwde betonbaan die zwaar vervoer wel aankan. Een deel van het werfverkeer zal langs het gemeenteplein worden afgewikkeld om de overlast te verdelen.

De mogelijke grondwaterverlaging zal eerder beperkt zijn omdat er slechts tot op min één zal gebouwd worden. Uit de bemalingsstudie blijkt dat het grondwater op -2,5 meter staat en verlaagd zal worden tot -3,5 meter. De grondwaterverlaging bij de rioleringswerken is bijna tot -4 meter gegaan. Dit blijft een aandachtspunt. Er zal een plaatsbeschrijving van het openbaar domein voor de aanvang van de werken worden uitgevoerd zodat bij eventuele schade hierop kan teruggevallen worden.

Ook de recente beplantingen zullen weinig invloed ondervinden want hun wortels zijn op dit ogenblik slechts oppervlakkig en reiken niet zo diep.

De wegenwerken uitstellen om dit project te laten realiseren was geen optie. Nieuwbouwprojecten niet meer toestaan evenmin. Bijgevolg deze beide projecten helemaal op elkaar afstemmen zou geen evidente zaak geweest zijn.

22. Omgeving en Economie - Mondelinge vraag: drempels Dorpsstraat (vraag ingediend door raadslid Van Camp)

De Stationsstraat is één van de straten die toegang geeft naar onze vernieuwde Dorpsstraat. De doorgang van fietsers, van voetgangers, van rolstoelgebruikers, en denk ook aan kinderwagens, kinderfietskarren, rollator-gebruikers, wordt ernstig gehinderd door de plaatsing van een niet afgeschuinde hoge boordsteen.

Dezelfde verhoogde boordsteen vinden we ook terug aan de Sint Michielsstraat waar actueel de terrasinrichting van Het Hoekske ingericht is.

Collega Eddy heeft verschillende malen met u overlegd omdat hij als rolstoelgebruiker daar dagelijks mee wordt geconfronteerd. Deze verkeersdrempels zijn totaal verkeersonvriendelijk gemaakt, niet conform de Vlaamse richtlijn omtrent “toegankelijk openbaar domein” en met een kleine ingreep kan dit verholpen worden.

Onze vraag:

Heeft u ondertussen al enig initiatief ondernomen?

Wijdt hieraan een bespreking: schepen Jens Eggers bevestigt de verschillende contacten met raadslid Schelfout om deze problematiek aan te kaarten en te verhelpen. De boordsteen is te steil afgeschuind. In het ontwerp is de keuze voor een harde drempel gemaakt omdat een voetpad gekruist wordt en zo een duidelijk beeld voor de automobilist geschetst wordt van het oversteken van een voetgangerszone om voldoende af te remmen. Een klassieke verkeersdrempel wordt te vlot door de auto's genomen. Fietsen, fietskarren en een scooter voor mindervaliden hebben inderdaad last van de schuine kant. Een snelle oplossing is niet onmiddellijk beschikbaar want dit vraagt infrastructuraanpassingen. In overleg met de gemeentelijke diensten en de ontwerper wordt er bekeken hoe dit zo goed mogelijk over een beperkte breedte kan opgelost worden.

23. Omgeving en Economie - Mondelinge vraag: rotonde GC Den Bussel (vraag ingediend door raadslid Van Camp)

In de Gemeenteraad van 22/04/2024 haalden we een problematiek aan ivm de circulatie op deze rotonde voor de overstekende fietser en voetganger. U noteerde onze bekommernis.

U zou in overleg gaan met het studiebureau nu de realiteit aantoont dat het beoogde resultaat niet gehaald wordt.

Onze vraag:

Heeft u de vastgestelde problematiek met desbetreffend studiebureau al aangekaart? Werd al gedacht over een mogelijke oplossing ?

Wijdt hieraan een bespreking: schepen Jens Eggers bevestigt dat het studiebureau gevraagd is om het eigen ontwerp te herevalueren. Het studiebureau antwoordt dat het uitgangspunt het behoud van de bestaande rotonde als snelheidsremmer was in functie van een betere oversteekbaarheid maar met optimalisatie van dit binnen de beschikbare ruimte zonder onteigening en noch afbraak van de vrij kort gelegen hoekwoningen. Hierbij werden de volgende elementen vooropgesteld:

- voetgangers in de voorrang met zebrapaden;
- fietsers uit de voorrang. Dit is aanbevolen voor de verkeersveiligheid zoals blijkt uit verschillende studies naar verkeersveiligheid op rotondes;



- drempelloze fiets- en voetgangersoversteken zoals gerealiseerd;
- hoeken verhoogd ter bescherming van de fietsers en voetgangers bij afdraaiende voertuigen, vandaar de hoge borduurs;
- en een overrijdbaar middeneiland omwille van de noodzakelijke ruimte voor de beweging van oa. lijnbussen en vrachtverkeer.

De huidige vorm was dus de best denkbare oplossing met voorgaande uitgangspunten en vooral randvoorwaarden.

Bijgevolg kan gesteld worden dat dit geen perfecte rotonde is. Maar een perfecte rotonde behoeft drie maal meer plaats. Dit is volgens het studiebureau wel de best mogelijke oplossing zoals ze kan passen binnen de beschikbare ruimte.

24. Omgeving en Economie - Mondelinge vraag: overleg buurgemeentes (vraag ingediend door raadslid Van Camp)

In de omliggende buurgemeentes zijn infrastructuurwerken op belangrijke invalswegen gepland of zelfs al in uitvoering. Ook belangrijke bouwwerken die een toegenomen verkeersstroom op onze wegen zal teweeg brengen.

In Haacht zijn de werken voor de bouw van de rotonde aan de Zoellaan/Haachtsebaan in pre-uitvoering. Heeft u hier overleg gehad met Haacht? Nu is er nog een beperkte doorgang. Gezien de belangrijke verkeersstroom van Keerbergen naar o.m. richting Leuven of Brussel, stellen wij ons de vraag of er reeds omleidingsplannen/trajecten uitgetekend werden?

Heeft u al overlegd met Haacht? Een terugkerende vraag met verwijzing naar een vraag van onze fractie in de Gemeenteraad van 25/03/2024.

Ook in Tremelo zijn plannen om de Kruisstraat te herinrichten met o.m. bredere en comfortabele fietspaden. Is hier al overleg gepland?

De bouwwerken in Bonheiden, deelgemeente Rijmenam, aan de oude Meuropsite, Project Dijledonk, staan op de planning. Een groot project waar de ontsluiting, de mobiliteitsbewegingen zeer belangrijk zijn. Heeft u dit dossier al kunnen inkijken? Vooral de rubriek “mobiliteitseffect” op de omliggende gemeentes, en dat is zeker ook Keerbergen, zou een dringend aandachtspunt van ons moeten zijn.

Onze vragen:

Overleg met Haacht

Overleg met Tremelo

Overleg met Bonheiden-Rijmenam,

hoever staan deze overleggrondes en wat is het resultaat?

Wijdt hieraan een bespreking: schepen Jens Eggers stelt dat er verschillende malen overleg gepleegd is over de werken in de gemeente Haacht, in het bijzonder over de afwikkeling van de schoolbussen met De Lijn. De aannemer heeft een signalisatieplan vanaf 7 oktober tot en met 10 november voor een omleiding ingediend. De omleiding loopt vanaf de Haachtsebaan – Oude Putsebaan – Tremelobaan en zo langs Tremelo en Werchter naar Haacht. Dit overleg heeft regelmatig plaats omdat de planning in Haacht een aantal malen veranderd is. Dit wordt opgevolgd maar is niet vanzelfsprekend omdat de planning reeds een aantal malen is aangepast. De bereikbaarheid van Haacht en Leuven zal moeilijker verlopen maar de impact van Keerbergen erop is gering.

De wegenwerken in Tremelo maken deel uit van een project dat ongeveer een jaar geleden is aangekondigd. Dan werd een overleg georganiseerd met alle buurgemeenten van Tremelo. Tremelo is reeds meerdere malen bevraagd naar een concrete planning, duurtijd en concrete inhoud van deze werken. Maar op tot heden zijn deze gegevens van Tremelo nog niet ontvangen.

Het project rond de site in Bonheiden-Rijmenam is nog niet zeker dat dit in uitvoering gaat. Onze gemeente zal er alles aan doen om te verhinderen dat het werfverkeer door de kleine wegjes van Keerbergen richting de site zal gaan. De afwikkeling van het verkeer dient langs het centrum van Rijmenam te verlopen. De plannen voor de ontwikkeling van de site zijn nog in een conceptuele fase en er bestaat nog geen mobiliteitsstudie. De gemeente Keerbergen is nog geen advies gevraagd. Voor de opmaak van het RUP heeft de gemeente Keerbergen in het advies de bezorgdheid geuit dat de nodige aandacht dient te gaan naar de mobiliteit omdat de kleine woonstraten van Keerbergen niet voorzien zijn op dergelijke verkeersstromen. De concrete aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de ontwikkeling waarin de gemeente een advies kan formuleren, heeft de gemeente Keerbergen nog niet ontvangen.

25. Omgeving en Economie - Mondelinge vraag: asfalteringswerken zomer 2024 (vraag ingediend door raadslid Gabriëls)

Afgelopen zomerperiode werden verschillende straten in onze gemeente voorzien van een nieuwe asfaltlaag. Dit was het geval in de Kempenlaan, Mereldreef, Veldstraat, Nachtegalendreef en Bakestraat. In de Mereldreef werden bijkomend ook wegversmallingen voorzien en wadi's aangelegd. Dit alles werd geraamd op 1.300.000 EUR.

De uitvoering van de werken liep echter niet "volgens het boekje":

- asfaltlaag in Mereldreef moest deels terug afgeschraapt worden door ontstane verzakkingen na enkele dagen;
- de uitgegraven wegversmallingen in de Mereldreef werden niet voorzien van signalisatie waardoor oa. een motorfiets 's nachts in de put gereden is;
- de wadi's/vernieuwde kruispunten in de Mereldreef liggen hoger dan het nabijgelegen wegdek waardoor deze onmogelijk kunnen werken, het water kan er nooit raken;
- verschillende straatkolken in de Mereldreef zitten thans vol uitgelopen asfalt (bij recent noodweer zorgde dit voor overstromingen);
- water kan niet infiltreren in de wadi's van de Mereldreef gezien de grond niet uitgegraven werd tot onder de oude verharding (dus amper infiltratie);
- sinds de uitgevoerde werken klagen verschillende bewoners van de Mereldreef over vochtproblemen;
- de versmalde kruispunten in de Mereldreef zijn nu te smal waardoor de verkeerssituatie gevaarlijker is geworden;
- de versmalde kruispunten zijn amper voorzien van signalisatie met reeds verschillende aanrijdingen tot gevolg;
- de uitgegraven grond in de Veldstraat werd initieel niet voorzien van signalisatie;
- er zijn geen stootranden aangebracht aan afwateringsgoten (wel in het bestek);
- het fietspad aan kruispunt Kempenlaan/Tremelobaan was een tijdlang 'verdwenen', en de 'haaiantanden' werden verkeerdelijk geschilderd.

Hierbij heb ik volgende vragen:

- Tijdens de uitvoering van de werken was de bevoegde schepen nergens te bekennen. Waarom werden er geen opvolgingen van de werf gedaan (waarbij veel van bovenstaande problemen onmiddellijk geremedieerd hadden kunnen worden)?
- Is er al zicht op eventuele meerkosten?
- Wat zal de schepen doen om de gesignaleerde vochtproblemen in de Mereldreef aan te pakken?
- Zullen de straatkolken opnieuw vrijgemaakt worden?
- Hoe evalueert de schepen de wegversmallingen in de Mereldreef?

- Hoe kijkt de schepen naar het feit dat de wadi's in de Mereldreef onmogelijk kunnen werken (geen infiltratie + hoger gelegen waardoor er geen afwatering kan zijn)?
- We vernemen dat na een reeks bezwaren uit de buurt Mereldreef, de voorziene fietsuggestiestroken deze zomer afgevoerd werden? Kan de schepen hier meer toelichting over geven?

Wijdt hieraan een bespreking: schepen Jens Eggers overloopt de vraag punt per punt.

De asfaltlaag in de Mereldreef moest deels worden afgeschraapt door ontstane verzakkingen. De werf was niet perfect en de werken werden niet perfect uitgevoerd. Op een aantal kruispunten is te snel de toplaag aangebracht op de onderlaag. Hierdoor is het totale niveau te laag komen te liggen en ontstond er waterstagnatie op de baan in plaats van in de goot. Onze werfleider heeft dit gemeld aan de aannemer. De aannemer heeft op zijn kosten de asfalt afgeschraapt en de nieuwe laag aangebracht op het correcte niveau.

De uitgegraven wegversmallingen waren voorzien van de nodige wegsignalisatie, maar tijdens sommige fasen van de werf was er onvoldoende signalisatie. Dit is meermaals gemeld aan de aannemer. De gemeentelijke wachtdienst is een aantal malen uitgerukt om zelf de signalisatie te plaatsen en de kosten hiervoor zullen doorgerekend worden aan de aannemer. Bij elke rondgang is de aannemer gevraagd om voldoende signalisatie te voorzien. De gemeente is op de hoogte van twee ongevallen. Een voertuig is tijdens de werf in de berm gereden. Een ander voertuig is over een borduur van 10 centimeter gereden en nadien in een plantvak terechtgekomen. Maar vermoedelijk gebeurde dit niet aan een lage snelheid en niet met de nodige voorzichtigheid. Maar de opmerking is terecht dat de signalisatie beter moet en zeker voor de bestuurders die de buurt minder goed kennen.

De problematiek van de hoogte en de ligging van de wadi's wordt geïllustreerd aan de hand van een aantal foto's. Het water stroomt wel degelijk naar de wadi's. Er is een boordsteen in opstand voorzien om te voorkomen dat voertuigen die kleinere bocht afsnijden. De afstroom naar de wadi is geregeld door op regelmatige afstanden verlagingen aan te brengen zodat het overtollige water in de goot in de richting van de wadi zou kunnen afstromen. Het wegdek naast de wadi ligt hoger dan het verder gelegen wegdek en dit is te wijten aan het bestaande profiel van de weg. Bij asfalteringen kan de baan niet volledig heraangelegd worden. Maar de afwatering gaat zowel naar de goot, naar de wadi en naar de rioolkolk. Dus deze situatie is niet veranderd.

Rioolkolken met asfalt erin zijn er inderdaad en dit is meermaals gemeld. De gemeente heeft zelf reeds een aantal kolken geruimd. De aannemer dient hieraan meer aandacht te besteden. Bij asfaltering blijven er korreltjes achter en bij regenweer stromen deze mee naar de kolken.

De afgraving tot op de bodem van de wadi is opgevolgd door de gemeentelijke werfleider. Aan de hand van foto's wordt geïllustreerd dat er uitgegraven is tot op het zandbed dat infiltratie toelaat en zonder fundering eronder. Bij hevige regenbuien blijft er water staan in de wadi dat dient om het water even vast te houden en een trage infiltratie toe te laten.

Op bepaalde sociale media is te lezen dat sommige inwoners van de Mereldreef klagen over vochtproblemen. De gemeentelijke diensten zijn hierover niet gecontacteerd geweest. Er zijn wel meldingen geweest over verstopte rioolkolken en problemen met wateroverlast. Deze meldingen moeten opgelost worden. Het zou kunnen dat tuinen plots vochtig worden door asfalteringswerken, maar het zou ook kunnen dat er andere oorzaken te vinden zijn. Deze problemen kunnen steeds gemeld worden en dan wordt geprobeerd deze op te lossen.

Naast het asfalteren was het ook de bedoeling om de snelheid te verlagen door de versmallingen van de kruispunten. De huidige ontwerprichtlijnen voor het aanleggen van kruispunten voorzien smallere kruispunten met een normale bochtstraal voor een weg met 50 km/u in een woonomgeving om de snelheid te verlagen. Ook voor de pelotons wielertoeristen rond het meer is het de bedoeling om de snelheid te verlagen zodat het recreatief fietsen mogelijk is.

Deze nieuwe situatie geeft hier en daar aanleiding tot een aantal conflictsituaties omdat de weggebruikers deze situatie niet gewoon zijn. De nog aan te brengen belijning zal meer duidelijkheid bieden over de juiste positie op de weg.

In de Veldstraat ontbrak signalisatie. De aannemer heeft daar een hek geplaatst en heeft daar zelfs een foto van. Iemand heeft dat hek opzijgezet en dat is op sociale media verschenen. De medewerkers van de wachtdienst hebben dan zelf een hek met extra signalisatie geplaatst.

De belijningsfirma heeft een foutje gemaakt aan het fietspad op het kruispunt Tremelobaan/Kempenlaan. Het was correct ingetekend op de plannen en in het bestek. Dit is vastgesteld en er is gevraagd om dit zo snel als mogelijk recht te zetten. Het is onmogelijk om elke aannemer constant op te volgen.

De aanwezigheid van de schepen op de werf kan aangetoond worden aan de hand van foto's die genomen zijn op 21 juni, 1 en 3 juli, 5, 14, 16, 19, 20 en 27 augustus en 1 september met de start van de school.

Alle fouten die de aannemer gemaakt heeft, worden rechtgezet op zijn rekening. Dat heeft hij gedaan. Mogelijke kosten voor eventuele fouten die in de meetstaat verschijnen, zullen verworpen worden. Meerwerken die de gemeente gevraagd heeft, zullen door de gemeente betaald worden.

Straatkolken die verstopt zijn, zullen worden vrijgemaakt.

De wegversmallingen in de Mereldreef hebben als doel om de snelheid te verlagen en zijn ontworpen om dat doel te bereiken.

De fietssuggestiestroken zijn er gekomen op vraag van een aantal inwoners van de Mereldreef. In 2021-2022 heeft een delegatie van buurtbewoner rond het buurtinformatienetwerk (BIN) – Golf en Meer te kennen gegeven iets te willen doen aan de verkeersveiligheid in de Mereldreef en had een aantal voorstellen hierrond waaronder fietssuggestiestroken. Dit was geen slecht idee maar ze dienden te worden aangebracht na asfalteringswerken. Een aantal inwoners van de Mereldreef vindt dit niet zo'n goed plan en er is een petitie opgestart dat resulteerde in 80 handtekeningen tegen deze stroken. Daarom heeft het college van burgemeester en schepenen goedgekeurd om dit niet door te drukken en de tijd te nemen om tijdens een vergadering uitleg over deze fietssuggestiestroken te verschaffen. Bezorgdheden van de buurt kunnen dan meegenomen worden en vervolgens kan er gepeild worden naar de uiteindelijke opinie over deze stroken. Bijgevolg zijn deze fietssuggestiestroken nog niet geschrappt maar er zal beslist worden na het horen van alle belanghebbenden.

Met de stootrand wordt waarschijnlijk bedoeld de voegband die voorzien is tussen de borduur, de goot en de asfalt. Dit is voorzien in het bestek en vooral tegen de glijbekisting. Dit zorgt voor waterdichtheid tussen de asfalt en de goot. Verderop bestaat de goot uit klinkers en daar is geopteerd om dit niet aan te brengen omdat dit nooit een volledige waterdichtheid kan garanderen.

Het lengteprofiel van de weg maakt dat het kruispunt hoger ligt. Anders moet alles en de opritten heraangelegd worden en moet de hele weg opgebroken worden. De wadi is gecreëerd als ontharding en het hier opgevangen regenwater dringt in de bodem en moet niet afgevoerd worden.

In het volgende plantseizoen zullen deze wadi's die nu nog vol met onkruid staan, door de gemeentelijke groendienst worden aangeplant en zullen dan onderhouden groenperken worden.

26. Omgeving en Economie - Mondelinge vraag: nutsvoorzieningen XXXXXX-woningen Mechelsebaan 88 (vraag ingediend door raadslid Kestens)

Bij de bouw van de 6 halfopen XXXXXX-woningen op de Mechelsebaan 88 werd de Mechelsebaan voor nutsvoorzieningen (Watergroep - rioleringen?) op drie plekken opengelegd

en daarna weer dichtgemaakt. Dit werd echter niet goed gedaan, waardoor later alles afgeschraapt werd en er een nieuwe asfaltlaag over de hele lengte aangelegd werd (zie foto).

Vraag

Had de aannemer de werken toen slecht uitgevoerd?

Heeft de gemeente moeten opdraaien voor de kosten omwille van de eventuele fout van de aannemer?

Wijdt hieraan een bespreking: schepen Jens Eggers kent de vermelde situatie. Deze nieuwe woningen behoeven een nieuwe rioleringsaansluiting. Als rioolbeheerder vraagt de gemeente aan Riopact de rioolaansluitingen te realiseren voor de gemeente. Praktisch wordt een sleuf in de baan geslepen, er wordt gegraven naar de riolering, er wordt een aansluiting gemaakt en vervolgens tijdelijk hersteld. Een paar dagen nadien komt een andere ploeg om de asfaltstrook te herstellen. Een dergelijke herstelling is niet makkelijk en nooit goed verdicht. Na enige tijd treedt een verzakking op en zeker op een weg met zwaar verkeer zoals de Mechelsebaan. Omdat de asfalteringsmachine beschikbaar was, is er van de gelegenheid gebruikt gemaakt om het vak langs de drie woningen uit te zagen en een nieuwe asfaltlaag te plaatsen. Er is geen sprake van een echte fout van de aannemer, maar dergelijke herstelling zonder verzakkingen realiseren is niet doenbaar. De eigenaar betaalt een forfaitaire kost en de min- of meerkosten worden gedragen door de gemeente. Het structurele herstel van deze asfaltweg wordt eveneens gefinancierd door de gemeente.

27. Omgeving en Economie - Mondelinge vraag: bemaling woning Bollostraat (vraag ingediend door raadslid Kestens)

Al maanden wordt grondwater voor de grondbemaling van een nieuwbouw in de Bollostraat via een heel lange leiding rechtstreeks in de riolering aan de Vlieghavenlaan gedumpt. Eventjes de straat oversteken en het water in het meer laten lopen...waren blijkbaar de meters die er te veel aan waren. Er hangt geen omgevingsvergunning meer, dus kunnen we niet checken of en hoe lang deze bemaling toegestaan was of niet. Vanavond kwamen de betonmixers aan. De kelder zal dus dicht gelegd zijn, maar de bemaling gaat voorlopig (om 19.30) door. Ik check morgenochtend.

Vraag

Waarom hoeft deze eigenaar zich niet aan de regels te houden, terwijl de mogelijkheden voor hergebruik van het grondwater hier voor de hand lagen?

Hoe lang mocht deze bemaling duren?

Werd deze bemaling al eerder gecontroleerd?

Wijdt hieraan een bespreking: schepen Benno Daemen onderstreept de aandacht die er besteed wordt aan de opvolging en controle van dergelijke bronbemalingen. In een aantal opgelegde gevallen van retourbemaling of bemaling in een waterloop is vastgesteld dat het debiet te groot was voor de gracht waarin bemaald werd en de tuin onderliep. De praktijk is niet simpel. Dit is ook het geval in dit dossier. Het meer wordt gesuggereerd als zijnde de meeste eenvoudige infiltratie of mogelijkheid tot hergebruik. Dit is niet zo, want de buis loopt ook over de Emervenbeek. De beek kan het debiet op die plek niet aan. Het betreft een vergunning klasse 3 voor een woning en een zwembad met een vermoedelijke duur van 56 dagen. Tot op dit ogenblik worden de voorwaarden van de vergunning gerespecteerd en zijn er nog geen overtredingen vastgesteld.

Het laatste jaar zijn er heel wat bruggetjes over de straat gelegd om zo naar het meer te kunnen bemalen. In dit geval was dit niet mogelijk: er moest niet alleen over de straat gegaan worden, maar ook over een aantal golfterreinen en over een parking. Bijgevolg is er na overweging beslist om naar de riolering te bemalen.

28. Omgeving en Economie - Mondelinge vraag: kruispunt Oudstrijderslaan, Papestraat, Gemeenteplein (vraag ingediend door raadslid Van Camp)

Na een aantal maanden waarbij deze verkeerslichten in knipperstand werken, stellen we vast dat het autoverkeer vloeiend en vrij vlot verloopt.

Echter voor de overstekende voetganger en de fietser blijft de gevaarlijke situatie voortduren. Het fietspad aan de Oudstrijderslaan komende van Den Bussel wordt telkens weer geblokkeerd door stilstaande voertuigen komende van het Gemeenteplein. Een ontwerpfout? En nu ook een gevolg van de niet werkende verkeerslichten.

Ondertussen werd een verkeersverlichtingspaal (voorlopig zonder verkeerslichten) geplaatst, gevolg van een Collegebeslissing van 11/04/2024. De motivatie was : "... om de leesbaarheid van het kruispunt nog te vergroten... ". Dus wanneer een stopstreep niet helpt, plaatsen we een verkeerslicht bij. Was dat de gedachtegang?

Paar meter verder naar Mechelen toe staat ook nog de vroegere verkeerslichtenpaal met de daarop geplaatste sensor.

Dat de verkeerslichten in knipperstand staan, werd in de Gemeenteraad van 24/06/2024 aan een technisch defect toegeschreven. Dit als antwoord op een vraag van collega Guy Kestens. We noteerden toen ook dat de handgestuurde voetgangerslichten "binnenkort " zouden hersteld worden. Binnenkort is voorbij. De voetgangers moeten nog altijd de Oudstrijderslaan oversteken op eigen risico.

Onze vragen:

De beslissing werd genomen om dan toch nog maar een verkeerslicht bij te plaatsen, naast de al bestaande. Werde dit nu in overleg met het studiebureau beslist? Blijft de verkeersverlichtingspaal op de tegenoverliggend hoek staan? Of komt de nieuwe als vervanging en zal deze gesupprimeerd worden?

De afstelling van de verkeerslichten, toen deze nog werkten, werd via verschillende kanalen in vraag gesteld. De schepen heeft keer op keer verwezen naar een nieuwe afregeling. Wordt daar nu aan gewerkt? Wat zijn de criteria? Gaan de knipperlichten allen op rood wanneer een lijnbus van het Gemeenteplein op de Oudstrijderslaan moet komen? De enige uiteindelijke reden waarom dit kruispunt met verkeerslichten werd ingericht.

Ook burgemeester Erik Moons, verwijst in zijn antwoord op de Gemeenteraad van 24/06/2024 naar een evaluatie van deze verkeersregeling voor een betere doorstroming.

Is deze evaluatie ondertussen gebeurd? Wie zat mee aan de overlegtafel?

En wat was het resultaat?

Werde ondertussen al bekeken hoe de voetgangersstoplichten terug kunnen geactiveerd worden? Schakelingen kunnen individueel worden geactiveerd. Wat is de reden dat dit nog steeds niet gebeurd is? En wanneer voorziet u de activering ervan?

Wijdt hieraan een bespreking: schepen Jens Eggers bevestigt de gegrondheid van vele van de gestelde vragen. Dit dossier bezorgt heel wat frustraties. De verkeerslichten staan reeds verschillende maanden op knipperstand. Door allerhande fusie-operaties bij de aannemer lukt het niet om tot een degelijke oplossing te komen.

De lichten zijn defect gegaan en in knipperstand gevallen. Voor de afwikkeling van het autoverkeer werkt dit. Op vraag van De Lijn zijn deze verkeerslichten er gekomen om toe te laten aan de autobussen om op een veilige manier de Oudstrijderslaan op te draaien. De Lijn heeft zich geïnformeerd bij de buschauffeurs en deze antwoordden dat deze situatie beter werkte. Dit is samen met het ontwerp bureau in evaluatie genomen.

Het verkeer dat vanuit de Papestraat de Oudstrijderslaan wenst op te draaien, is een ander probleem. Op basis van een eerdere evaluatie is in april beslist om een extra steunlicht te plaatsen voor de Papestraat zodat het iets sneller rood en het iets trager groen zal worden, zodat



er zich geen auto's voor de Papestraat kunnen bevinden. Zodoende hebben de wagens komende uit de Papestraat een aantal vrije seconden om in te voegen op de Oudstrijderslaan. Dit is de bedoelde en gevraagde programmatie die doorgegeven is aan de firma van de verkeerslichten. De gemeentelijke diensten hebben reeds verschillende maanden geprobeerd om dit te verkrijgen bij de firma. Door een bijkomende bestelling van een ander verkeerslicht voor de Tremelobaan/Fazantendreef zou er recent enige beweging komen in dit dossier en een installatieploeg de nodige aanpassingen komen uitvoeren.

Op dit ogenblik is een camera die het verkeer detecteert dat van het Gemeenteplein komt, helemaal stuk door een aanrijding. Bijgevolg werkt de virtuele lus niet meer. Indien de verkeerslichten worden aangezet, stelt de sensor vast dat er niemand van het Gemeenteplein komt waardoor het licht gedurende 10 minuten op rood blijft staan en dan in alarm en op knipperstand slaat.

De uiteindelijke regeling zou bestaan uit een oranje knipperlicht zoals de huidige situatie. Voetgangers die de Oudstrijderslaan veilig wensen over te steken, kunnen de lichten op rood zetten.

29. Omgeving en Economie - Mondelinge vraag: toegankelijkheid (vraag ingediend door raadslid Schelfhout)

Op de gemeenteraad van 27 mei 2024 bevestigde de schepen dat niet alle zaken toegankelijk waren gemaakt volgens de schepen omdat dit niet mogelijk was.

En er werd eveneens in het verslag opgenomen dat men open stond voor alternatieven zoals uit één stuk bestaande oprijplaten zodat elk type van mobiliteitsmiddel gaande van rolwagen, scootmobiel en rollators en ook gewoon weg kinderwagens makkelijk toegang hebben tot elke horecazaak in Keerbergen.

Er werd toen ook geopperd vanuit de oppositie dit te doen op kosten van het gemeentebestuur ten voordele van de inwoners en de handelaars.

Mijn vraag is dan ook waarom er vier maanden later nog geen enkele stap ondernomen is om dit probleem op te lossen?

Tellen onze bewoners met mobiliteitsproblemen van jong tot oud dan echt niet mee voor dit bestuur?

Verder had ik ook graag geweten waarom bepaalde horeca en handelszaken niet toegankelijk willen gemaakt worden?

Wijdt hieraan een bespreking: op vraag van het raadslid wordt deze vraag uitgesteld naar de volgende zitting van de gemeenteraad.