



VERSLAG VAN DE GEMEENTERAADSCOMMISSIE MAATSCHAPPIJ VAN 22 MEI 2024

Aanwezig: Mark VERBRUGGEN, voorzitter GRC Maatschappij
Sanne EECKELERS, Greet ILEGEMS, Patrick BOGAERTS, Bart VAN DOREN, Kim FERTINEL, Koen ZWETSLOOT, Tom TROCH, gemeenteraadsleden
Veerle PAS, Dimitri ROBBYNS, Leen VAN AKEN, Els VAN DEN BROECK, schepenen
Gerda VERHULST, Suzy BRUGMANS, Koen VANHOOF, gemeenteraadsleden
Veerle BAUDET, secretaris GRC

Verontschuldigd Eddy VRANCKAERT, Lieve MERTENS, gemeenteraadsleden

Conny MOONS, burgemeester

Greet SEGERS, schepen 3

Christel Van Hoeymissen, financieel directeur, is aanwezig voor de toelichting van het agendapunt houdende beleidsnota, financiële nota en toelichting jaarrekening 2023.

Hanne Verdoodt, deskundige mobiliteit, en Stijn Derkinderen van Tridée zijn aanwezig voor de toelichting van het agendapunt houdende beleidsnota mobiliteitsplan.

1. Goedkeuring van de notulen van de vorige zitting van de GRC Maatschappij van 17 april 2024

Aanleiding en context

De notulen van de vorige zitting van de gemeenteraadscommissie Maatschappij werden opgesteld door de secretaris van de gemeenteraadscommissie. Deze worden voor goedkeuring voorgelegd aan de leden van de gemeenteraadscommissie Maatschappij.

Juridische grond

- decreet lokaal bestuur van 22 december 2017 en latere wijzigingen
- ontwerpverslag van de zitting van 17 april 2024

Motivering

De notulen van de vorige zitting van de gemeenteraadscommissie Maatschappij zijn zowel in het motiverend als in het beschikkend gedeelte de volledige weergave van de zitting.

Bespreking

De notulen van de vorige zitting van de gemeenteraadscommissie Maatschappij zijn zowel in het motiverend als in het beschikkend gedeelte de volledige weergave van de zitting.

2. Beleidsnota, financiële nota en toelichting jaarrekening 2023

Aanleiding en context

Bij het afsluiten van het boekjaar wordt de jaarrekening opgemaakt. De jaarrekening bestaat uit een beleidsevaluatie, een financiële nota en een toelichting.

Vanaf het MJP 2020-2025 vormen de gemeente en het OCMW samen 1 rapporteringsentiteit en maken een **geïntegreerde jaarrekening** op. Juridisch blijven het echter 2 afzonderlijke entiteiten, waardoor zowel de gemeenteraad als de raad voor maatschappelijk welzijn elk over hun deel van de gezamenlijke jaarrekening dienen te stemmen. De gemeenteraad keurt het deel van de jaarrekening zoals vastgesteld door de raad voor maatschappelijk welzijn goed en stelt zo de gezamenlijke jaarrekening van de gemeente en het OCMW definitief vast.

Het geconsolideerd resultaat boekjaar 2023 (GE + OC) is het volgende

Het budgettair resultaat van het boekjaar bedraagt: € 5.816.919

Het gecumuleerd resultaat vorig boekjaar bedraagt: € 5.287.260

Het gecumuleerd budgettair resultaat en tevens ook het beschikbaar budgettair resultaat bedragen: € 11.104.179

De AFM (autofinancieringsmarge) bedraagt: € 5.912.757

Een rechtstreeks gevolg van de geïntegreerde beleidsdocumenten GE en OC is dat er geen gemeentelijke bijdrage aan het OCMW meer wordt berekend en opgenomen in het MJP.

Artikel 274 van het decreet over het lokaal bestuur bepaalt dat de gemeente ervoor moet zorgen dat het OCMW zijn financiële verplichtingen kan nakomen. Dat verloopt echter niet meer zoals vroeger via de opname van een geraamde gemeentelijke bijdrage in het meerjarenplan, maar door een tussenkomst in de financiële verplichtingen van het OCMW bij de vaststelling van de jaarrekening en de resultaatsverwerking die erin is opgenomen.

De 'tussenkomst van de gemeente in het tekort van het OCMW' is geen opgelegde 'berekening', en berust louter op consensus tussen de gemeente en het OCMW. Het is aan beide raden om hierover te beslissen. Ingevolge de beslissing van de resp. raden d.d.25 mei 2021 wordt de tussenkomst van de gemeente in het tekort van het OCMW bepaald op negatief saldo van het gecumuleerd budgettair resultaat van het OCMW tot herroeping van dit principe.

Voor boekjaar 2023 komt dit neer op een bijdrage van € 2.589.171.

Juridische grond

- decreet lokaal bestuur van 22 december 2017 en de latere wijzigingen, en meer bepaald art. 41 lid 2, 3° en art. 249 DLB.

- organieke wet van 8 juli 1976 betreffende de openbare centra voor maatschappelijk welzijn en de latere wijzigingen

- besluit van de Vlaamse regering van 30 maart 2018 over de beleids- en beheerscyclus van de lokale besturen

- ministerieel besluit van 26 juni 2018 tot vaststelling van de modellen en de nadere voorschriften van de beleidsrapporten, de rekeningenstelsels en de digitale rapportering van de beleids- en beheerscyclus van de lokale besturen

Motivering

De gemeente en haar OCMW vormen samen 1 rapporteringsentiteit en maken een **geïntegreerde jaarrekening**. Juridisch blijven het echter 2 afzonderlijke entiteiten. Daarom stemmen de gemeenteraad en de raad voor maatschappelijk welzijn elk over hun deel van de gezamenlijke jaarrekening. De gemeenteraad keurt het deel van de jaarrekening zoals vastgesteld door de raad voor maatschappelijk welzijn goed en stelt zo de gezamenlijke jaarrekening van de gemeente en het OCMW definitief vast.

Bespreking

Christel Van Hoeymissen, financieel directeur leidt dit agendapunt in.

Raadslid Bart Van Doren geeft aan een vraag te hebben over de personeelsuitgaven. Hij vraagt of het verschil enkel te wijten is aan een verkeerde berekening, of dat dit ook te maken heeft met het feit dat er geen aanwervingen konden gebeuren, doordat men bepaalde mensen niet vindt.

Christel Van Hoeymissen zegt dat het eigenlijk een combinatie van beiden is. De budgetten hadden misschien iets correcter kunnen ingeschat geweest zijn door de budgethouder. Anderzijds werden ook wel bepaalde vacatures gepubliceerd die niet onmiddellijk ingevuld geraakten. Bovendien was er ook sprake van loopbaanonderbrekingen die niet konden worden voorzien. Het is dus eigenlijk een combinatie van verschillende factoren.

Schepen Dimitri Robbyns vult aan dat het ook een heel raar jaar geweest is en niet evident om te berekenen, met alle indexsprongen. Hij denkt dat er ook gewoon zekerheden werden ingebouwd en dat dat ook meespeelt.

Raadslid Kim Fertinel heeft een vraag over de energiekosten. Daar is een verschil van 300.000 euro, wat toch ook een substantieel bedrag is. Hij kan begrijpen dat er in 2023 een enorme dip geweest is in de te verwachten uitgaven, maar 300.000 is toch wel heel veel! Hij vraagt wat de verhouding is. Gaat het om 300.000 op 1.000.000 ingeschat, of op 500.000? Kunnen we dat ergens terugvinden?

Christel Van Hoeymissen antwoordt dat dit zeker niet op 500.000 gaat. Het totaal heeft ze momenteel niet onmiddellijk voor zich. Ze heeft gewoon gekeken wat het verschil was, het totale cijfer heeft ze niet bij zich. Het is inderdaad ook vrij veel. De reden daarvoor is dat we werken met budgethouders. De duurzaamheidsambtenaar is vrij nieuw in dienst en de budgetten voor energie - elektriciteit, water en gas - werden voor 2023 ingeschat eind 2022. Op dat moment waren er nog hoge tarieven. De toenmalige beleidscoördinator heeft toen de budgetten berekend en deze werden opgenomen in het meerjarenplan. Daarna werden deze overgeheveld naar de duurzaamheidsambtenaar. Aangezien deze persoon - uiteraard - ook wat inwerktijd nodig had, zijn die budgetten blijven staan en werden deze niet in de loop van het jaar vergeleken met de inkomende facturen. Andere redenen zijn dat de energieprijzen daalden en bij de openbare verlichting - wat een grote kost is - zie je het effect van het dimmen en doven van de verlichting en de verleding die ook een impact heeft. Ook hier is er dus geen eenduidig antwoord, maar gaat het om een combinatie van verschillende factoren.

Raadslid Ilias Moussaid vraagt of er kan achterhaald worden hoeveel er precies bespaard werd door het doven en dimmen van de lichten en de verleiding.

Schepen Leen Van Aken antwoordt dat er geraamd werd om gedurende het eerste jaar 300.000 euro te besparen.

Raadslid Bart Van Doren zegt dat er toch wel 2 effecten spelen. Enerzijds is er het dimmen 's nachts en anderzijds is er het effect van de verleiding. Die evolueert toch vrij snel. Kan dat nog worden opgesplitst? Dat was eigenlijk de vraag.

Schepen Van Aken geeft aan dat deze uitsplitsing niet uit de facturen kan gehaald worden.

3. Beleidsnota mobiliteitsplan

Aanleiding en context

De opmaak van het mobiliteitsplan heeft al een heel proces doorlopen. Het plan zit momenteel in de laatste fase, deze zal ter goedkeuring worden voorgelegd op de gemeenteraad van 28 mei 2024.

Fase 1 - Oriëntatienota

In het najaar van 2020 werd een bestek goedgekeurd voor het vinden van een bureau met expertise rond opmaken mobiliteitsplannen. In mei 2021 werd de overheidsopdracht gegund aan het bureau Tridée uit Antwerpen. Op 7 februari 2022 werd de oriëntatiefase afgerond en goedgekeurd.

In deze eerste fase werd er informatie verzameld, onder meer door een bevraging van het inwonerspanel. Ook kregen we zicht op de belangrijke knelpunten, ambities van de gemeente en de mogelijke toekomstige ontwikkelingen (zoals de aanleg van het op- en afrittencomplex Londerzeel-Zuid, de uitbouw van fietssnelwegen, fietsenstallingen, looproutes, enzovoort).

Fase 2 - Synthesefase

In de tweede fase werd de verzamelde informatie grondig onderzocht en werd er bijkomend onderzoek uitgevoerd. Tot slot werden er verschillende opties verkend om de gemeente veiliger en aangenamer te maken voor iedereen.

In kader van de opmaak van de synthesefase werd via de Adviseurs de nodige participatie gedaan met een enquête en een fysieke bijeenkomst. Op 16 mei 2022 werd door het college kennis genomen van de ontwerp-synthesenota. Eind juni 2022 werd dit ontwerp afgetoetst met de lokale handelaars.

Tijdens werkvergaderingen in de periode augustus-oktober 2022 werd met vertegenwoordiging van bestuur en administratie gewerkt aan de beleidsplanfase. Het concept van de beleidsplannota werd door het studiebureau toegelicht op het college van burgemeester en schepenen van 21 november 2022.

Fase 3 - Beleidsplanfase

In de eerste helft van 2023 werd er een opdracht uitgeschreven voor een communicatiebureau, om de lancering van het mobiliteitsplan te kunnen ondersteunen. In september-oktober 2023 werd er gewerkt aan een eerste communicatieconcept en aan het ontwerp van een bevraging voor de laatste participatieronde.

In november-december 2023 liep er een bevraging voor alle inwoners. De resultaten werden verwerkt door Tridée en er is reeds een eerste aanzet opgemaakt voor de actietabel. Eind januari wordt er een klankbordgroep georganiseerd. De resultaten van de bevraging werden nadien via de sociale mediakanalen bekend gemaakt.

Eind februari 2024 vond er een projectstuurgroep plaats, met onder meer: departement Mobiliteit en Openbare Werken, De Lijn, politie en Provincie Vlaams-Brabant. Deze formuleerden nog enkele opmerkingen, welke werden aangepast in de nota.

In het college van 6 mei 2024 werd het ontwerp van het beleidsplan goedgekeurd en in het college van 13 mei 2024 werd een licht aangepaste versie goedgekeurd, aangepast aan de opmerkingen van de partners uit de projectstuurgroep.

De beleidsnota zal ter goedkeuring worden voorgelegd op de gemeenteraad van mei.

Juridische grond

- decreet lokaal bestuur van 22 december 2017 en latere wijzigingen
- decreet basisbereikbaarheid van 26 april 2019 en latere wijzigingen
- beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 28 mei 2021 houdende gunning van het mobiliteitsplan
- beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 26 juli 2021 houdende goedkeuring van de projectfiche
- beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 22 september 2021 houdende goedkeuring van het participatietraject
- beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 7 februari 2022 houdende goedkeuring van de oriëntatienota van het mobiliteitsplan
- beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 14 februari 2022 houdende goedkeuring van het voorstel bijkomend onderzoek in kader van de opmaak van het mobiliteitsplan
- beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 28 maart 2022 houdende akteneming van de presentatie voor de fysieke bijeenkomst van De Adviseurs in kader van de synthesefase van de opmaak van het mobiliteitsplan
- beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 16 mei 2022 houdende kennisneming van ontwerp synthesenota van het mobiliteitsplan met toelichting door het studie bureau Tridée
- beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 20 juni 2022 houdende kennisneming van het overleg met lokale handelaars inzake synthesefase van het mobiliteitsplan
- beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 21 augustus 2023 houdende goedkeuring verdere uitwerking participatietraject mobiliteitsplan
- beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 2 oktober 2023 houdende goedkeuring van het plan van aanpak en offerte voor de communicatiecampagne voor het mobiliteitsplan
- beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 30 oktober 2023 houdende goedkeuring van het koepelconcept en bevraging bij het mobiliteitsplan

- beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 15 januari 2024 houdende akteneming van de resultaten van de bevraging bij de beleidsplanfase van het mobiliteitsplan en goedkeuring voorleggen beleidsplan aan klankbordgroep
- beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 6 mei 2024 houdende de goedkeuring van het ontwerp beleidsplan
- beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 13 mei 2024 houdende de goedkeuring van de aangepaste versie van het ontwerp beleidsplan
- bijlage: beleidsnota mobiliteitsplan

Motivering

Het mobiliteitsplan biedt een visie voor de gemeente Londerzeel waar we de komende 10 jaar naartoe willen met de mobiliteit in de gemeente.

Het beleidsplan geeft een kader voor toekomstige beslissingen rond mobiliteit, onder meer voor het fietsbeleid, het snelheidsbeleid, de voorrangregelingen, maatregelen voor het weren van ongewenst doorgaand verkeer... Om de visie te kunnen uitrollen, werd er ook een actieplan gekoppeld aan de beleidsnota.

Bespreking

Stijn Derkinderen van Tridée geeft een toelichting bij het beleidsplan.

Raadslid Tom Troch heeft een vraag i.v.m. de wegencategorisering. Op de wegen met een verbindingfunctie wordt op de eerste plaats gewerkt aan de doorstroming?

Stijn Derkinderen antwoordt hierop dat dit inderdaad zo is.

Tom Troch vraagt bijkomend welk soort doorstroming hier bedoeld wordt. Gaat het om doorstroming voor het autoverkeer, of doorstroming in het algemeen? Je kan perfect op een verbindingsweg heel traag autoverkeer hebben, maar bv. wel een snelle busstrook of een zeer uitgebreide fietsstrook, waardoor fietsers daar zeer snel doorstromen.

Stijn Derkinderen zegt dat de wegencategorisering eigenlijk de categorisering is voor het gemotoriseerd verkeer, dus voor auto- en vrachtverkeer. Daarnaast heb je ook netwerken voor fietsers en dat komt straks aan bod.

Raadslid Kim Fertinel vraagt of de resultaten van het onderzoek in samenwerking met de vervoerregioraad i.v.m. een mogelijke filter al gekend zijn. Hij veronderstelt dat dit zaken zijn die later in de actieplannen zullen terugkomen. Deze hebben wel een bepaalde impact. Niet enkel op de mensen die Londerzeel in willen, maar ook voor de Londerzelenaren die Londerzeel uit willen. Dat is dus altijd in twee richtingen. Zijn er al effecten gekend van voorstellen die erin staan?

Schepen Dimitri Robbyns reageert hierop en zegt dat wat belangrijk was in dit hele verhaal, de doorstroming en de toekomst van het op- en afrittencomplex was. We weten niet wat dat gaat geven. Je vraagt wat de resultaten zijn? We weten de resultaten. Het is enorm hoeveel verkeer er eigenlijk van buiten onze gemeente door onze gemeente komt, enkel en alleen om aan de verkeerslichten in de Kerkhofstraat te gaan aanschuiven. Dat weten we dus al. Dat is immens! 8.000 auto's door het dorp. We hebben daar ooit oplossingen voor willen zoeken. Dat is niet zo evident. Het dorp zelf is niet zo makkelijk om aan te pakken, maar we gaan zoekzones zoeken vooraleer ze bij onze dorpen zijn. We gaan kijken wat er zou gebeuren wanneer het aanzuigeffect van de A12 zo extreem zou worden, dat onze dorpen niet meer leefbaar worden. Dat zijn eigenlijk 2 zoekzones. De Zwaluwstraat is voor regio Oost-Vlaanderen sneller via Londerzeel centrum richting

Brussel dan de N17 te volgen. Op de vervoersregioraad wordt gezegd dat het verkeer moet geduwd worden naar onze nationals, dus naar de A12. Momenteel doen we niets. Ze rijden gewoon door ons dorp en ze zijn op de A12. Op zich is dat nu nog zo. Binnen het mobiliteitsplan willen we al een kader hebben en zo naar de toekomst toe al eens nadenken waar we eventueel zouden ingrijpen om ze toch op de N17 te houden. Net hetzelfde met de Brusselsestraat. We willen gewoon bekijken wat er zou gebeuren met ons dorp. Waar we moeten gaan zoeken wanneer er problemen komen in onze dorpskern. Dit mobiliteitsplan geeft mij een kader om vanuit de dienst Mobiliteit op een goede, gezonde manier te bekijken waar we moeten gaan zoeken, mochten we ergens problemen krijgen.

Raadslid Koen Vanhoof merkt op dat de eerste insteek ongeveer 3 jaar geleden gegeven werd. Hij vraagt wat er uiteindelijk volgende week tijdens de gemeenteraad ter goedkeuring wordt voorgelegd. Bovendien merkt hij op dat de raadsleden zo goed als geen inspraak hadden in dit dossier en hier dus niet in betrokken werden. Hier zal een beslissing moeten worden genomen die heel belangrijk is voor de komende jaren, terwijl er van de huidige raadsleden geen inspraak geweest is. Daarom wil hij nu graag weten wat er juist zal gestemd worden en vooral wat de draagwijdte daarvan is.

Schepen Dimitri Robbyns zegt dat dit participatief (misschien niet onmiddellijk met de gemeenteraad) het langste traject is dat doorlopen werd. Participatief op het vlak van de burger mee betrekken, is dit het langste dossier van heel deze legislatuur. Op vlak van de gemeenteraad, ben ik 1 keer naar de commissie gekomen met een stand van zaken m.b.t. het eerste stuk. Nadien ben ik niet meer teruggekomen. We wisten ondertussen waar we naartoe wilden gaan en wat er allemaal naar boven was gekomen in die participatietrajecten. Dan hebben we geprobeerd om een circulatieplan te doen, waarna ik als schepen van mobiliteit werd afgemaakt. Ook nu weer, hebben we een heel mooi dossier en jammer genoeg gaat het nu niet over de inhoud, maar over de inspraak.

Raadslid Bart Van Doren merkt op dat hij tijdens de gemeenteraad van november een aantal vragen heeft gesteld, waar hij tot op heden nog steeds geen antwoord kreeg. In diezelfde gemeenteraad zou ook beloofd zijn dat ze betrokken zouden worden. Bovendien staat in de oriëntatienota dat de klankbordgroep in elke fase zou worden geraadpleegd. Dat is volgens hem niet gebeurd.

Schepen Robbyns zegt dat de klankbordgroep effectief in elke fase werd geraadpleegd.

Bart Van Doren geeft aan dat dit niet blijkt uit het dossier. Als raadslid hebben ze hier geen verslagen van te zien gekregen. Hij wil ook nog even terugkomen op de trajectcontroles in de zoekzone, bv. de Zwaluwstraat. Hij vindt het jammer dat we daarvoor in zee gegaan zijn met TaaS. Dat zouden volgens hem domme toestellen zijn, omdat die momenteel niet kunnen worden ingezet om te controleren op plaatselijk verkeer. We zitten daar ook met handelaars. Hoe los je dat op? Verder is er niet echt doorgegaan op het verschil tussen ontsluitingswegen en kernontsluitingswegen. Dat lijkt eerder een theoretisch onderscheid?

Stijn Derkinderen zegt dat het Vlaams Gewest vond dat er teveel ontsluitingswegen pur sang waren. Volgens hen zou je op deze manier dat doorgaand verkeer meer aanmoedigen, want dat zijn wegen met een bepaalde verkeersfunctie. Zij gaven de suggestie om een tussencategorie te bedenken. Dat is eigenlijk om aan te duiden dat we daar geen ongewenst doorgaand verkeer op regionaal niveau willen. Het is een beetje kunstmatig, maar het was expliciet de vraag van de Vlaamse overheid - die dit plan mee beoordeelt - om dat toe te voegen.

Raadslid Van Doren merkt op dat hij het positief vindt dat wanneer er vergunningen worden gegeven, er ook wordt opgelegd om een aantal fietsstalplaatsen te voorzien. We

zijn daar al in de vorige legislatuur mee begonnen. Hij denkt dat daarin verdergegaan moet worden. In de grote steden ziet hij dat men daar meestal grote gemeenschappelijke fietsstalplaatsen heeft. Voor grote projecten is het ook belangrijk - ook voor wagens - dat die comfortabel zijn om in en uit te rijden. Zowel voor de individuele parkeerplaats, als de uitweg naar het openbaar domein.

Stijn Derkinderen zegt dat het zeker terecht is om, behalve aantallen, ook normen geeft van afmetingen, maar dus niet enkel afmetingen van waar het voertuig moet staan. Voor grote projecten moet er ook gezorgd worden dat er ook ruimte is voor bakfiets bv.

Raadslid Kim Fertinel geeft aan de vragen van de N-VA-fractie te begrijpen. Hij wil even toevoegen dat de actiepunten die er zijn, dat dit voorstellen zijn. Die worden gebruikt in een beleidsplan en die moeten dan op termijn in detail uitgewerkt worden en waar dan actiepunt per actiepunt nog een participatietraject moet volgen. Je kan niet van elk punt dat vandaag in het beleidsplan staat, verwachten dat dit volledig uitgewerkt is en dat er daarnaast geen acties meer moeten gebeuren om dat te implementeren. Dit is een kader.

4. Samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente Londerzeel, Diepensteyn nv en vzw Voetbalclub Steenhuffel

Aanleiding en context

Diepensteyn nv heeft de overeenkomst met vzw Voetbalclub Steenhuffel opgezegd. Het contract eindigt op 31 december 2024.

Racine Advocaten heeft in opdracht van de gemeente een ontwerp van overeenkomst opgemaakt tussen Diepensteyn nv, vzw Voetbalclub Steenhuffel en de gemeente.

De aanleiding voor deze overeenkomst is de opzeg van de huurovereenkomst door Diepensteyn nv aan vzw Voetbalclub Steenhuffel. Diepensteyn nv geeft al jaren aan dat zij een andere bestemming willen voor de gronden waarop vzw Voetbalclub Steenhuffel momenteel gevestigd is.

Diepensteyn nv is bereid om het gebruik van de percelen door vzw Voetbalclub Steenhuffel tijdelijk toe te laten, maar dan onder voorwaarden.

De gemeente heeft een tekort aan recreatiegebied om een herlokalisatie van vzw Voetbalclub Steenhuffel mogelijk te maken. De gemeente is bereid om in het kader van de studie en RUP Open Ruimte de zoektocht naar mogelijke recreatie op te nemen.

vzw Voetbalclub Steenhuffel en Diepensteyn nv hebben in overleg nog enkele aanpassingen aan de overeenkomst voorgesteld. Deze werden verwerkt in de voorliggende overeenkomst.

Juridische grond

- decreet lokaal bestuur van 22 december 2017 en de latere wijzigingen
- beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 7 maart 2022 houdende gunning van de overheidsopdracht inzake raamovereenkomst voor juridische dienstverlening
- beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 28 augustus 2023 houdende aanstelling van Racine Advocaten
- advies van Racine Advocaten

- beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 29 januari 2024 houdende goedkeuring van de overeenkomst

- ontwerp samenwerkingsovereenkomst tussen Diepensteyn nv, vzw Voetbalclub Steenhuffel en gemeentebestuur Londerzeel

Motivering

De belangrijkste voorwaarde voor de gemeente is dat zij zich verbindt tot de opstart van een procedure tot opmaak van een RUP (randnummer 7). Met betrekking tot deze verbintenis werd voldoende zekerheid ingebouwd (randnummer 11).

In de overeenkomst is nu voorzien dat vzw Voetbalclub Steenhuffel de terreinen kan gebruiken tot 1 juli 2027.

Diepensteyn zal de procedure van het RUP mee opvolgen. Op basis van het verloop van de procedure kan Diepensteyn nv beslissen om al dan niet nog een tijdelijke verlenging toe te staan. Deze beslissing is enkel en alleen aan Diepensteyn nv.

Bespreking

Schepen Dimitri Robbyns leidt dit agendapunt in.

Raadslid Tom Troch vraagt of de recreatieruimte die men zoekt, specifiek voor SK Steenhuffel is. Er zijn ook nog andere sportverenigingen op zoek.

Schepen Robbyns antwoordt dat het niet alleen bedoeld zal zijn voor voetbal, maar allerhande recreatie.

Raadslid Bart Van Doren merkt op dat de eventuele verlenging enkel een gentlemen's agreement is en dat dat dus niet op papier staat.

Schepen Robbyns beaamt dit.

Namens de gemeenteraadscommissie Maatschappij

secretaris GRC

Veerle BAUDET

voorzitter GRC Maatschappij

Mark VERBRUGGEN