



VERSLAG VAN DE GEMEENTERAADSCOMMISSIE MAATSCHAPPIJ VAN 17 MEI 2023

Aanwezig: Mark VERBRUGGEN, Voorzitter GRC Maatschappij
Greet ILEGEMS, Patrick BOGAERTS, Bart VAN DOREN, Lieve MERTENS, Suzy BRUGMANS,
Gemeenteraadsleden
Conny MOONS, Burgemeester
Veerle PAS, Greet SEGERS, Leen VAN AKEN, Schepenen
Veerle BAUDET, Secretaris GRC

Verontschuldigd Sanne EECKELERS, Kim FERTINEL, Koen ZWETSLOOT, Eddy VRANCKAERT,
Tom TROCH, Gemeenteraadsleden

Dimitri ROBBYNS, Els VAN DEN BROECK, Schepenen

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

1. Akteneming van de notulen van de vorige zitting van de GRC Maatschappij van 19 april 2023

Aanleiding en context

De notulen van de vorige zitting van de gemeenteraadscommissie Maatschappij werden opgesteld door de secretaris van de gemeenteraadscommissie. Deze worden voor akteneming 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 19 april 2023

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. Akteneming beleidsnota, financiële nota en toelichting jaarrekening 2022

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 2022 (GE + OC) is het volgende :

Het budgettair resultaat van het boekjaar bedraagt: - € 1.526.626

Het gecumuleerd resultaat vorig boekjaar bedraagt: € 6.813.886

Het gecumuleerd budgettair resultaat en tevens ook het beschikbaar budgettair resultaat bedragen: € 5.587.260

De AFM (autofinancieringsmarge) bedraagt: € 1.944.589

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 2022 komt dit neer op een bijdrage van € 2.903.513

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 licht dit agendapunt toe.

Raadslid Bart Van Doren vraagt of we dan voor dit jaar de omgekeerde beweging mogen verwachten voor wat betreft de energierekeningen.

Christel Van Hoeymissen gaat ervan uit dat de budgethouder - ze gaat dit zelf mee bewaken - de budgetten en die trend goed zal opvolgen en dit dan mee zal verwerken.

Burgemeester Conny Moons pikt hierop in en zegt dat de prijzen nog niet substantieel gezakt zijn. De prijzen zullen nog niet op het niveau zitten waarop ze moeten zitten. Dat moet je nog niet verwachten.

Christel Van Hoeymissen verwacht ook niet dat de prijzen terug naar het niveau zullen gaan van het jaar voordien, dus zoals we ze kenden van voor de energiecrisis.

Conny Moons vult aan dat we wél de resultaten zullen voelen van de keuze om de openbare verlichting te doven. Dat scheelt een stevige slok op de borrel.

Bart Van Doren zegt dat de energiecrisis ondertussen 2 jaar geleden begonnen is. We hebben serieuze stijgingen gezien. Het toppunt was in augustus vorig jaar. Hij kent niet de juiste cijfers, maar wanneer hij ziet wat de media zegt - je kan dat ook zien in de berekening van het eigen voorschot - zijn de energieprijzen serieus gedaald. De prijzen zijn in België toch bij de laagste in Europa, voor energie. Dat is vandaag gebleken. Zeggen dat dat geen effect heeft, vind ik toch wel een rare stelling.

Bart Van Doren richt graag nog een dankwoord aan de financiële dienst en de financieel directeur, die toch altijd een lijvig stuk afleveren en nog steeds samen met de budgethouders erover waken dat de lijn gevolgd wordt. Dit is geen gemakkelijke opgave. Het budgethouderschap werd sinds enkele jaren overgedragen aan mensen die daar voordien niet ten volle mee geconfronteerd werden. Ik denk dat dat naar verantwoordelijkheid dragen, hopelijk toch een goede zaak is, samen met de financiële dienst, die let op onze centen en die van de burgers.

3. Mobiliteitsstudie in kader van streefbeeld voor de spoorwegoverwegen in Londerzeel

Aanleiding en context

Op 21 februari 2023 heeft Infrabel samen met studie bureau MINT een toelichting gegeven over de visie op de spooroverwegen in Londerzeel.

Infrabel wenst de kruising van gemotoriseerd verkeer over de spooroverwegen in de toekomst te vermijden, omwille van de verkeersveiligheid en door het frequenter gebruik van de spoorlijn. Door frequenter gebruik van de spoorlijn zal de slagboom steeds vaker dicht zijn (minder doorstroming gemotoriseerd verkeer). Dit realiseren kan door de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen en/of het sluiten van overwegen.

Studiebureau MINT heeft een mobiliteitsstudie uitgewerkt, waarin een eerste analyse werd uitgevoerd op de impact van de voorgestelde maatregelen. Door uitgevoerde tellingen is er een eerste inzicht op het belang van elke overweg binnen het bestaande netwerk.

Overweg 40 - Boeksheide

Het wensbeeld is om deze overweg af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer.

Er wordt een suggestie gedaan om het sluiten van de overweg voor gemotoriseerd verkeer samen te laten gaan met de verplaatsing van de fietssnelweg naar de noordzijde van het spoor. De Sportveldstraat in Buggenhout is namelijk een veel aangenamere en autoluwere route dan de Spoorwegstraat. Ter hoogte van Boeksheide zou een fietstunnel dan voor de kantwissel kunnen zorgen (mits de overweg afgesloten wordt voor het gemotoriseerd verkeer). Dit dient verder onderzocht te worden met provincie Vlaams-Brabant en provincie Oost-Vlaanderen.

Door het sluiten van de overweg zijn er verschuivingseffecten van gemotoriseerd verkeer naar andere overwegen in de buurt: Lemmeken en Sportveldstraat/Spoorwegstraat (Buggenhout). De overweg in de Steenhuffelstraat is dan de meest aangewezen alternatieve route, al kan dit voor bepaalde rijbewegingen wel een wat grotere omrijbeweging betekenen. De sluiting van de overweg dient gepaard te gaan met andere maatregelen. Suggesties in de studie: circulatiemaatregelen in de straten leidende naar Lemmeken, eventueel trajectcontrole 30 km/u) om het doorgaand verkeer eerder naar de Steenhuffelstraat te leiden. De impact van deze maatregelen zou men eventueel kunnen evalueren via een (langlopende) proefopstelling.

Overweg 38 - Steenhuffelstraat

Het voorstel is om deze overweg te vervangen door een ongelijkvloerse kruising, gezien de hogere categorisering van deze weg en het belang van de weg in het wegennet van de gemeente.

Verder te onderzoeken: de ruimtelijke inpassen van de ongelijkvloerse kruising op deze locatie.

Overweg 36 - Moorhoek

Voorstel: sluiten overweg omdat het gebruik zich beperkt tot een beperkt aantal woningen en percelen die ook via een andere overweg tot hun eigendom kunnen geraken.

Bijkomend te nemen maatregel: wijziging van het wandelknooppuntennetwerk.

Overweg 35 - Ursene

Voorstel: ongelijkvloerse kruising voor zachte weggebruikers en landbouwvoertuigen.

Er zijn weinig verkeersbewegingen, voertuigen hebben een alternatief via de N259.

Overweg 34bis - Stationsstraat

Voorstel: huidige overweg openlaten in afwachting van maatregelen (overweg) in Meerstraat en verplaatsing van het station. De overweg heeft een belangrijke knooppuntwaarde voor alle vervoersmodi. Het aanleggen van een ongelijkvloerse kruising is pas mogelijk als het station verplaatst. Ruimtelijk kan het pas ingepast worden als bushalte- en station er weg gaan. De ontworpen bochtvormige tunnel is daarnaast ook niet geschikt voor busverkeer.

Suggestie: een voet- en fietstunnel voorzien. De slagbomen van de overweg gaan in de toekomst steeds vaker dicht, dit kan een verbetering zijn voor het zachte netwerk (mogelijkheid te onderzoeken).

Overweg 34 - Meerstraat

Voorstel: ongelijkvloerse kruising voor alle verkeersmodi.

Deze kruising zorgt voor een verschuivingseffect van het verkeer. De ongelijkvloerse kruising zal samen met de parallelweg langs de A12 een deel van het doorgaand verkeer weg uit het centrum van Londerzeel houden.

Juridische grond

- decreet lokaal bestuur van 22 december 2017 en latere wijzigingen
- beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 3 februari 2020 betreft de goedkeuring van de visie van Infrabel voor het afsluiten van spooroverwegen op grondgebied Londerzeel
- beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 13 maart 2023 betreft de akteneming van de mobiliteitsstudie in kader van streefbeeld voor de spoorwegoverwegen in Londerzeel
- bijlage 'mobiliteitsstudie streefbeeld overwegen Londerzeel' van studiebureau MINT

Motivering

Omdat het afsluiten van overwegen of het ongelijkvloers maken van overwegen een belangrijke impact heeft op de omgeving, liet Infrabel een mobiliteitsstudie uitvoeren om de effecten van hun wensbeeld voor de overwegen in Londerzeel in kaart te brengen.

Gezien de belangrijke netwerkwaarde voor verschillende verkeersmodi, heeft het college van burgemeester en schepenen van 13 maart 2023 beslist dat de overwegen in de Stationsstraat en Boeksheide operationeel dienen te blijven in het huidige netwerk. Na realisatie van de ongelijkvloerse kruising in de Meerstraat en de verplaatsing van het treinstation dient de verkeerssituatie opnieuw geëvalueerd en kan een nieuwe toekomstvisie voor de overweg worden onderzocht. Voor de overwegen in Boeksheide en de Stationsstraat moet wel onderzoek gevoerd worden naar een fiets- en voetgangerstunnel.

Bespreking

Burgemeester Conny Moons licht dit agendapunt toe.

Mark Verbruggen vraagt in hoeverre deze plannen concreet zijn en of er al tekeningen beschikbaar zijn en of wanneer deze kunnen worden ingezien.

Conny Moons antwoordt dat er al eens schetsen werden bekeken tijdens het college, maar dat was nog met 2 alternatieven. Ondertussen zijn er al ettelijke vergaderingen terug gepasseerd. Ze zal dit nog eens aan de schepenen vragen om dit nog eens naar het college en dan eventueel nog eens naar de commissie te brengen.

Raadslid Bart Van Doren vraagt zich af of het voorstel m.b.t. het verbreden van de fietssnelweg naar aanleiding van het dubbel gebruik in overeenstemming is met de regelgeving van een fietssnelweg.

Burgemeester Moons geeft aan dat de provincie Vlaams-Brabant mee in het verhaal zit en dus ook mee rond de tafel zit. Zij subsidiëren de fietsinfrastructuur. Dat is daar allemaal wel afgetoetst.

Schepen Veerle Pas zegt dat er een paar onteigeningen moeten gebeuren. Wij moeten prefinancieren en de provincie betaalt ons terug.

Conny Moons vult aan dat het betaald wordt door de provincie, maar dat de gemeente daarin een leidende rol moet opnemen. Er is een infomarkt gepland, dit werd uitgewerkt met de dienst Communicatie, zodat de aangelanden als eerste zouden worden ingelicht via een infobrief en een infomarkt.

Mark Verbruggen vraagt of dit ook al op een andere instantie gecommuniceerd werd, buiten het college. Zoiets komt normaal gezien op een begeleidingscommissie.

Conny Moons zegt dat dit niet het geval is.

Raadslid Greet Ilegems vraagt wat, na de Moorhoek, voor de andere acties die omschreven werden, de termijn is. Of is dit echt totaal nog niet gekend?

Conny Moons antwoordt dat dit niet geweten is en geeft aan dat er vorig jaar via een officiële brief gevraagd werd of we akkoord waren om het station te verplaatsen. We hebben daar toen zeer officieel en prompt op geantwoord dat we akkoord waren. Daarna hebben we daar niets meer van gehoord en is dat volledig stilgevalen. Volgens mij hebben we zelfs voor corona al schetsen gezien bv. van de ontsluiting ter hoogte van Ursene.

Schepen Greet Segers wenst nog mee te geven dat men hier al 20 of 30 jaar over spreekt. Telkens komt dat dan een keer terug naar boven en dan gaat dat terug weg, maar de Moorhoek is momenteel concreter.

Bart Van Doren denkt dat de Stationsstraat al van de jaren '70 is. Hij geeft ook aan dat raadslid Sanne Eeckelers had opgemerkt dat de tellingen waarvan sprake, gedaan werden tijdens de covid-periode. Dat is toch ook een argument voor ons om te stellen dat die een vertekend beeld geven en dat het voor ons toch wel belangrijk is om aan te tonen dat die overwegen voor ons wel belangrijker zijn dan zij doen uitschijnen. Het gaat hier over de tellingen an sich, gedaan in een zeer rustige periode, in de coronaperiode, tijdens de lockdown, waar mensen thuis zaten. Het aantal bewegingen was veel minder. Dit mag je niet over het hoofd zien. Hiermee bedoel ik dat je daarmee een argument hebt om aan te tonen dat deze overwegen wél belangrijker zijn dan blijkt uit de door hen uitgevoerde tellingen. Dat lijkt me zelfs een belangrijk argument.

Ik denk dat Boeksheide wel belangrijk is op dit moment. Als we daar de overweg sluiten, gaat dit dan een oplossing zijn? Ze doen de suggestie om de fietsen dan langs de andere kant van de spoorweg te laten rijden. Het gevolg gaat ook zijn dat de huidige doorsteekplaatsen tussen Buggenhout en Malderen ook wel zullen gebruikt worden, waardoor we de fietsers geen rustiger fietspad gaan geven, maar ervoor zullen zorgen dat de auto's sluiptwegen zullen nemen.

Bij Ursene bestond dat plan om de fietsen en de tractors erdoor te laten. In één van de plannen van 6 of 7 of 8 jaar geleden, zou dat komen ter hoogte van, of na, Pas, de zinkerij. Ik weet niet wat de plannen nu zijn.

Burgemeester Moons reageert dat bij de plannen die zij gezien heeft, het al begon in de Drietorenstraat, dat ging met futuristische toestanden over het spoor en dat kwam uit op het veld van Lamberts in Kruisveld. Het was een gigantische constructie en dat kwam aan de overkant van Pas uit.

Bart Van Doren zegt dit niet goed te begrijpen. Ze doen een serieuze constructie voor landbouwverkeer en voor fietsverkeer, maar uiteindelijk was er toen geen sprake om de Stationsstraat dicht te doen. Dat begrepen we niet. Ze liggen zeer dicht bijeen. Toen we nog in de mobiliteitsraad zaten is dat zelfs nog een keer ter sprake gekomen en zijn ze nog eens komen spreken. Die spraken toen niet over het afsluiten van de Moorhoek, maar van Ursene, omdat die 2 zo dicht bijeen liggen. Als ze daar nu zo'n constructie willen neerzetten, denk ik dat ze beter eens bekijken of dat geld niet beter besteed is aan de Stationsstraat.

Schepen Veerle Pas geeft aan dat het afsluiten niet enkel te maken heeft met de tellingen, maar dat dit eerder zou gebeuren uit veiligheidsoverwegingen. Er zijn nog altijd heel veel mensen die, ondanks dat de barelen gesloten zijn, toch nog overlopen of overrijden, maar ik hoor schepen Robbyns ook altijd zeggen dat er heel veel goederenverkeer passeert en dat er zodanig veel meer goederenverkeer gaat komen, zodat wanneer je voor de bareel staat, dit een half uur zou kunnen duren, omdat er constant goederenverkeer passeert.

Raadslid Greet Ilegems geeft aan dat dat één van de argumenten is die ze niet goed begrijpt. Stel je voor dat Ursene wordt afgesloten en iedereen die normaal gezien daar de overweg neemt, moet de Stationsstraat nemen. We weten allemaal dat de Stationsstraat in de spits al behoorlijk vastloopt wanneer de bareel naar beneden is gegaan. Wanneer je daar dan ook nog eens de auto's van Ursene gaat bijtellen, gaat dat nog meer vastlopen. Als dan ook nog eens de barelen langer dicht zijn in combinatie, dan staat heel Londerzeel centrum vast. Daarom denk ik dat het rapport een beetje naïef is op dit moment en men niet zo goed de echte situatie kent in het dorp. Dat is ook de reden waarom ik dat argument niet begrijp, want dan lijkt het me net beter wanneer er meer mogelijkheden zijn om over te steken. Meerdere opties zijn beter dan slechts 1 plaats om over te steken. Ik denk dan ook dat het puur over een kostenbesparing zal gaan op vlak van onderhoud. Maar als je dan een dure constructie of een tunnel gaat plaatsen, vraag ik me af wat nu eigenlijk het goedkoopst is. Die overwegen een tijdje langer onderhouden, of een gigantische brug daar zetten? Bv. Ursene, voor de mensen die die route gaan nemen, is het niet zo erg om eens wat langer voor een gesloten bareel te staan. Ik denk dat die mensen liever wat langer voor dat licht zouden blijven staan i.p.v. dat ze helemaal moeten rondrijden en daar dan nog eens lang in de file staan, want ook daar gaan ze lang moeten aanschuiven.

Veerle Pas zegt dat ze het bekijken vanuit hun eigen standpunt. Ik neem heel vaak de fiets als ik van den Berg kom en ik rij zo verder door, is het toch heel vaak dat ik aan de Stationsstraat zou moeten wachten en tegen de tijd ik dan aan Ursene ben, ik daar dan ook moet wachten. Het is dus vaak het geval dat je voor beide overwegen moet wachten.

Mark Verbruggen zegt dat ze eigenlijk het geheel zouden moeten bekijken en nagaan wat de gevolgen zijn voor de andere overwegen wanneer bepaalde overwegen worden afgesloten. In het document vind ik enkel de mogelijkheden om af te sluiten, maar niet wat de gevolgen zijn voor de andere.

Greet Ilegems merkt op dat wanneer je het document doorneemt, een aantal zaken ook heel grappig zijn. Bij de Moorhoek stellen ze Ursene voor als alternatief, want dat is maar zoveel omrijden. En dan zie je Ursene, dat gaan ze dan afsluiten, maar dan vergeten ze even erbij te vermelden hoeveel langer die van Moorhoek dan gaan moeten omrijden. Er zitten eigenlijk heel veel gedachtenfouten in op dit moment. Ik denk dat dat toch wel beter kan.

Veerle pas geeft aan dat ze niet gelooft dat de overweg in de Stationsstraat volgend jaar zal afgesloten zijn en zeker niet in de Meerstraat.

Mark Verbruggen vult aan dat men daar al 20 jaar over bezig is.

Bart Van Doren zegt dat we de vraag moeten stellen. Hoe behouden we plaats voor wanneer het erdoor komt?

Conny Moons merkt op dat we daar rekening mee moeten houden bij het toekennen van de vergunning voor De Lijn. Zij gaan ervan uit dat ze daar ten allen tijde kunnen blijven, maar dat is niet aan de orde. Eigenlijk zouden we moeten vooruitzien en eventueel sommige realisaties niet laten doorgaan. Dat is echter niet mogelijk, omwille van gebrek aan visie van o.a. Infrabel en NMBS, waardoor wij ook wat gevangen zitten en vaak in het blinde weg beslissingen moeten nemen. Dat is niet evident.

Schepen Leen Van Aken geeft mee dat bij beide bouwvergunningen die verleend werden in de onmiddellijke omgeving van het station, telkens advies werd gevraagd aan NMBS, omdat dat grenst aan hun eigendom. Er werd bekendgemaakt dat er een openbaar onderzoek was en ze zijn dan wakker geworden wanneer ze al aan het bouwen waren. Niet over het project van Stappes, want daar hadden ze ook al kunnen zeggen dat ze daar eventueel binnenkort plaats nodig zouden hebben. Ze zijn dan enkel wakker geworden toen langs de parking terrassen vergund waren. De mensen zouden zicht op de parking hebben. Dat hebben ze laten stilleggen, hun advocaten op gezet. Ze hebben dat toch moeten dichtmaken en een nieuwe omgevingsvergunning indienen. Ook al was er advies gevraagd of bekendgemaakt dat er een openbaar onderzoek was en was die omgevingsvergunning doorgestuurd naar hen. Dat komt dan blijkbaar bij de verkeerde mensen terecht, maar ze hebben niets gezegd over de grond op zich of gesproken over voorkeurecht op die gronden.

Mark Verbruggen zegt dat er de laatste 3 jaar in de onmiddellijke omgeving van het station wel wat bouwprojecten werden gerealiseerd. Men had hier een hele grote oppervlakte, maar dat is allemaal dichtgebouwd nu.

Leen Van Aken bevestigt dat ze verwittigd werden van het feit dat daar mocht gebouwd worden, ze mochten advies geven, er was een openbaar onderzoek, maar ze hebben daar niets over gezegd. Ze hebben hier geen toekomstvisie over.

Vanuit het schepencollege hebben we wel onze bedenkingen meegegeven over Boeksheide en de Meerstraat. De rest moet onderzocht worden, maar over die 2 twijfelen we of dat zomaar kan afgesloten worden. Dat hebben we wel uitdrukkelijk meegegeven. Het is een aktenaam, maar we hebben hier toch onze bedenkingen bij gegeven.

Bart Van Doren merkt op dat wanneer je begint te bouwen op de ARGO-site, je ver genoeg van het spoor moet blijven. Je moet daar eigenlijk een reservatiestrook voorzien, zodat je eventueel een verbinding kan trekken tussen Meerstraat en Stationsstraat.

Het is ook belangrijk om te weten wie bezig is met dit dossier. Is het NMBS die de stations beheert en Infrabel de overwegen? Als die niet met elkaar communiceren, kunnen we daar rouwig om zijn, maar zal de Londerzelenaar daar uiteindelijk de dupe van zijn. Het is dan ook belangrijk dat we kunnen zien hoe we die communicatie procesmatig kunnen voeren wanneer er iets gebeurt rond het spoor.

Greet Ilegems vraagt wat de volgende stappen zijn.

Burgemeester Moons antwoordt dat enkel de Moorhoek concreet is, de rest niet.

Namens de gemeenteraadsc commissie Maatschappij

Secretaris GRC
Veerle BAUDET

Voorzitter GRC Maatschappij
Mark VERBRUGGEN