



VERSLAG VAN DE GEMEENTERAADSCOMMISSIE MAATSCHAPPIJ VAN 21 FEBRUARI 2024

Aanwezig: Mark VERBRUGGEN, voorzitter GRC Maatschappij
Bart VAN DOREN, Kim FERTINEL, Koen ZWETSLOOT, Eddy VRANCKAERT, Lieve MERTENS, Tom TROCH, gemeenteraadsleden
Conny MOONS, burgemeester
Veerle PAS, Dimitri ROBBYNS, Greet SEGERS, Leen VAN AKEN, Els VAN DEN BROECK, schepenen
Gert VAN ASSCHE, Gerda VERHULST, Suzy BRUGMANS, Arnold ROTTIERS, Koen VANHOOF, gemeenteraadsleden
Veerle BAUDET, secretaris GRC

Verontschuldigd Sanne EECKELERS, Greet ILEGEMS, Patrick BOGAERTS, gemeenteraadsleden

1. Goedkeuring van de notulen van de vorige zitting van de GRC Maatschappij van 13 december 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 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 13 december 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. Subsidiereglement voor ontharding en vergroening

Aanleiding en context

Als gemeente willen we een voorbeeldfunctie opnemen en zijn we volop gestart met verschillende onthardingsacties op openbaar domein. Als we onze doelstellingen volgens het klimaatactieplan willen behalen, is de sensibilisering en vooral de activering van onze

burgers om ook te ontharden een absolute must. Momenteel is er weinig animo bij de burgers. Dit was duidelijk zichtbaar in de actie Tegelwippen in 2023. Er werd slechts 1 aanvraag ingediend.

Juridische grond

- decreet lokaal bestuur van 22 december 2017 en latere wijzigingen
- beslissing van de gemeenteraad van 28 september 2021 houdende goedkeuring ondertekening van het Lokaal Energie- en Klimaatpact
- beslissing van de gemeenteraad van 22 november 2022 houdende goedkeuring deelname lokaal energie en klimaatpact 2.0
- beslissing van de gemeenteraad van 24 januari 2023 tot goedkeuring intergemeentelijk energie- en klimaatactieplan (SECAP)
- ontwerpreglement, voorbeeldcase en een plantenlijst
- een brochure met overzicht van bijenplanten (Week van de Bij)

Motivering

De doelstellingen van het SECAP Londerzeel (en Meise) zijn een drastische vermindering van de CO₂-uitstoot (40%) en maatregelen nemen om de gevolgen van de klimaatverandering op hun grondgebied te temperen. Als lokaal bestuur willen wij volop inzetten op ontharden en vergroenen, omdat dit met relatief weinig budget grote effecten kan hebben. De gemeente is reeds begonnen met het uitvoeren van een resem aan quickwins, maar het is ook van belang om onze burgers te sensibiliseren en te activeren om massaal te ontharden.

Met de introductie van een onthardings- en vergroeningspremie wil het lokaal bestuur van Londerzeel haar inwoners stimuleren om hun private tuinen, terrassen en voortuinen te ontharden en zo meer ruimte te maken voor groen en water.

Minder steen en meer groen zorgt voor een positief effect op verdroging (het water kan beter infiltreren en het grondwater wordt aangevuld), minder kans op overstroming, meer verkoeling bij hitte en meer biodiversiteit in de tuinen.

Deze premie kadert binnen ons klimaatactieplan en betreft een actie voor klimaatadaptie.

Financieel aspect

Raming voor de onthardings- en vergroeningspremie in 2024 = 10.000 euro.

Voorstel sleutel AR 6498000/ BI035000 actie 1.4.1

Budget te voorzien bij eerstvolgende aanpassing van het meerjarenplan.

Bespreking

Schepen Leen Van Aken leidt dit agendapunt in.

Raadslid Bart Van Doren geeft aan een aantal opmerkingen te hebben vanuit de fractie. Raadslid Sanne Eeckelers, momenteel niet aanwezig, had opgemerkt dat de laatste paragraaf in artikel 5 geschrapt is. Ze vraagt dan ook hoe het beschikbare budget zal verdeeld worden en of er marge is om het budget eventueel jaarlijks te verhogen. Bovendien is er nog een bedenking bij artikel 4.9: 'wat als je bv. noodgedwongen toch terug moet verharden binnen de 10 jaar, gesteld dat je minder mobiel bent/rolstoelgebruiker, waardoor het pad breder moet zijn?'. Wat gebeurt er dan? Vaak zijn er ook verhardingen die eigenlijk nooit vergund werden of niet mochten uitgevoerd worden. Wordt daar dan een onderscheid in gemaakt, of niet? Als men initieel niet mocht verharden - ik weet dat het hier om kleine bedragen gaat - gaat men daarnaar kijken?

Ook bij die bomenlijst, wat ik niet onmiddellijk kon zien, zijn er een aantal bomen die diep wortelen zodat die verharding eventueel van het publiek domein of de verharding die er toch nog rest in de voortuinen of die er niet tegen zondigen en niet zorgen dat de verharding die er is, naar boven komt. Dat waren de vragen die ik had.

Leen Van Aken antwoordt dat de boom die geplant wordt, geschikt moet zijn voor de plek waar die staat. Dat is de bedoeling van die klimaatvriendelijkheid. Als dat iets is dat inderdaad diep wortelt en dat hoort niet op die plek of dat gaat te ver open gaan enzovoort,... Dat moet inderdaad goed bekeken worden dat het de juiste boom op de juiste plek is en dat die niet in de bodem schade aanricht, wat dus niet de bedoeling is, en dat die er goed kan gedijen. Dat is toch de vraag?

Bart Van Doren vraagt hoe dit zal worden nagegaan? Wordt dat op voorhand nagegaan?

Schepen Van Aken geeft aan dat er een groep vrijwilligers is - die ook in het GIL werden uitgelicht - nl. de Tuinrangers. Dit zijn mensen die een opleiding hebben gekregen, waarbij zij advies geven over tuinaanleg. Ze kunnen ook advies geven over die ontharding en ook over die aanplantingen. Het is inderdaad ook de bedoeling dat de duurzaamheidsambtenaar, of anderen, dat ook op voorhand mee opvolgen of dat de geschikte aanplanting is. Dat kunnen we niet zeggen vanop een bureau, welke boom daar best gaat staan of welke schade die zou kunnen aanrichten. Uw andere vraag, als men initieel niet mocht verharden, staat duidelijk in 4.12 en 4.13. De ontharding van niet vergunde oppervlakte wordt enkel vergoed indien de aanvrager van de vergroeningspremie niet de overtreder is. Wanneer je een woning koopt waar heel veel verhard is, is dat natuurlijk een probleem. Daar staat ook bij dat die premie geen regularisatie inhoudt van eventuele niet vergunde verharding die blijft liggen. Je kan misschien niet altijd alles in 1 keer doen, maar dat wil niet zeggen dat wanneer je maar een klein stukje doet, de rest dan toch vergund geacht wordt. Dat is dus niet het geval en dat staat hier ook duidelijk in. Er gaat natuurlijk soms wel eens iemand van willen profiteren, dat is altijd een moeilijke opdracht om dat daar uit te halen, maar dat is toch de bedoeling dat daardoor we ook mensen die al een woning kopen waar al een overtreding gebeurd is, of waar te veel verharding is, dat zij daar ook eventueel een beroep op kunnen doen. Over het bedrag, hebben we nu die € 10.000 uitgetrokken voor deze premies. Wij weten niet wat voor effect dit gaat hebben. We beginnen pas in april met de aanvragen die kunnen binnenkomen en de uitbetalingen vanaf oktober. Dus, uiteindelijk weten we nu, of kunnen we nu nog niet inschatten welk bedrag hiervoor nodig is. Daarna komt een volgende meerjarenplanning, dus uiteindelijk is dat bedrag dan zeker en vast te herbekijken, naar gelang de mogelijkheden. We zijn ook met ons droogte- en hemelwaterplan bezig, waardoor - ik denk dan aan het voorstel dat u ooit gedaan heeft over groendaken - er ook een mogelijkheid is dat er andere zaken ook worden vergoed, bv. opslag van regenwater, of die groendaken, ... waar ook al over gesproken werd om premies voor te geven, maar dat is nu helemaal niet aan de orde. We beginnen nu hiermee, omdat dit past in het plan van ontharding en omdat we eerst willen bekijken wat de impact is en of er inderdaad ooit meer kan besteed worden daaraan.

Raadslid Gerda Verhulst vraagt of de Tuinrangers gaan controleren.

Leen Van Aken antwoordt dat het niet de Tuinrangers zijn die gaan controleren, maar de duurzaamheidsambtenaar. De Tuinrangers zijn vrijwilligers die advies geven over de tuinen, dus zij gaan niet die controles uitvoeren.

Gerda Verhulst geeft aan dat het uiteindelijk ook niet de bedoeling is om je voortuin te ontharden, waardoor je dan wel een mooie groene voortuin hebt, maar je je auto op straat moet parkeren.

Leen Van Aken geeft aan dat het dan toch de bedoeling is om bv. karrensporen aan te leggen om naar de garage te kunnen rijden of om toch in de voortuin te kunnen parkeren. De bedoeling van ontharding is niet dat je er dan niet meer met je auto kan op staan. Dat is niet de bedoeling. Er zijn genoeg voorbeelden waar dat nog wel kan. Ik denk dat ze wel veel advies geven, waarbij er nog wel een mogelijkheid is om te parkeren op die groenaanleggen. Ze vinden dat, bij voortuinen die nu verhard zijn, het niet nodig is om alles volledig dicht te leggen om uw auto te parkeren.

Raadslid Tom Troch merkt op dat de premies niet van die mate zijn dat ze aanmoedigen. Hij stelt de vraag aan de aanwezigen wie in zijn tuin, die er vandaag nog geen heeft staan, een boom zou willen zetten, omdat je daar 25 euro voor krijgt.

Leen Van Aken zegt dat het in het project hoort dat er is.

Tom Troch vreest dat enkel de mensen die sowieso van plan waren om een boom te planten, de premie zullen aanvragen. Het bedrag van 25 euro is te laag om mensen die niet van plan waren om een boom te planten, te overtuigen om dit wel te doen.

Schepen Van Aken zegt dat dat een projectje scheelt om te ontharden, dus waarom zou je een boom dan ook niet subsidiëren? Wanneer je bij het planten van een boom een paar 100 euro's zou geven... Ik zou ook veel liever meer voorzien, maar het is een begin.

Raadslid Kim Fertinel merkt op dat er in het voorstel enkele termijnen van 10 jaar worden vermeld. Wordt daar nog over nagedacht om dat eruit te halen? Als je dat wil handhaven, ga je dus 10 jaar lang moeten controleren of de mensen zich eraan houden. Ik denk dat dat een enorme overlast is voor die paar 100 euro die worden uitgegeven. Dat lijkt me dus toch wel een beetje te veel. Bovendien staat in puntje 6 staat ook bv. dat bij de beplanting, eenjarige planten of bloemenweides jaarlijks moeten aangeplant worden en dat vaste heggen bij schade moeten worden vervangen. Dat is er misschien toch wat over. Het doel is om te ontharden, dus wanneer mensen verharde stukken wegdoen en aanplanten met groen, lijkt het op zich wel ok om daar een subsidie voor te geven. Maar, de extra voorwaarden die hier worden opgelegd, zowel in onderhoud, als in wat mag aangeplant worden, denk ik dat het wat moeilijk wordt gemaakt. Dit kan volgens mij eenvoudiger, zodat mensen meer gaan begrijpen wat erin staat, i.p.v. een ganse lijst met heel veel voorwaarden en waar heel veel zaken worden opgelegd. Mensen gaan misschien afknappen en besluiten om het niet te doen omdat het te moeilijk lijkt. Misschien kan je er dus toch nog eens over nadenken, samen met de duurzaamheidsambtenaar, om het te vereenvoudigen.

Raadslid Bart Van Doren vraagt of particulieren nu ook al streekeigen plantgoed kunnen aankopen.

Leen Van Aken bevestigt dat dit kan via de samenaankoop met regionaal landschap. Dat is dan iets goedkoper door die samenaankoop. Van de boomplanters kan ook elke particulier 1 boom krijgen. Dat zijn kleine boompjes. Dat wordt ook allemaal bekendgemaakt, of wordt meegenomen, dus daar gaan ze ook zeker beroep op kunnen doen, maar dit is een bijkomend stukje. Het is inderdaad een kleine inspanning, maar ik begrijp Kim ook wanneer hij het heeft over na 10 jaar terug te gaan kijken.

Raadslid Koen Zwetsloot vraagt of dit enkel geldt voor particulieren, of ook voor verenigingen.

Leen Van Aken antwoordt dat enkel voor particulieren is. Verenigingen kunnen een projectsubsidie indienen.

3. Concessieovereenkomst met TaaS (Trajectcontrole-as-a-Service)

Aanleiding en context

Het college besliste in zitting van 17 oktober 2022 om voor de trajectcontroles een concessieovereenkomst af te sluiten met de firma TAAS (Trajectcontrole-as-a-service). Dit punt werd op het college geagendeerd op basis van het delegatiebesluit van de gemeenteraad van 24 september 2019 houdende de vaststelling van de definitie van het begrip dagelijks bestuur en bevoegdheidsbepaling voor daden van beheer, daden van beschikking, het aangaan van leningen en de goedkeuring van interne kredietaanpassingen.

De gouverneur van de provincie Vlaams-Brabant stelde echter in zijn schrijven van 13 november 2023 dat er een nieuwe concessieovereenkomst dient te worden voorgelegd aan de gemeenteraad aangezien er niet kon worden teruggevallen op dit delegatiebesluit. Het afsluiten van een concessieovereenkomst voor trajectcontroles is een concessie van diensten in de zin van artikel 2, 7° b van de wet van 17 juni 2016 betreffende concessieovereenkomsten. Dit kon niet gekwalificeerd worden als een patrimoniumverrichting noch als een domeinconcessie.

In de nieuwe concessieovereenkomst met het consortium TM TaaS (Macq - Trafiroad) wordt eveneens een bijkomend traject voor trajectcontrole in Steenhuffeldorp voorzien.

Juridische grond

- decreet lokaal bestuur van 22 december 2017 en latere wijzigingen, inzonderheid artikel 40
- wet van 17 juni 2016 betreffende de concessieovereenkomsten
- het burgerlijk wetboek
- wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen
- beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 8 november 2021 betreffende de principiële goedkeuring voor de invoering van trajectcontroles op het grondgebied; goedkeuring van de geselecteerde trajecten voor het haalbaarheidsonderzoek van 'Trajectcontrole as a Service'
- beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 17 oktober 2022 houdende goedkeuring concessieovereenkomst met TAAS (Trajectcontrole-as-a-service)
- ontwerp concessieovereenkomst met TAAS (Trajectcontrole-as-a-service)
- ontwerp dading met TAAS (Trajectcontrole-as-a-service)

Motivering

De wet van 17 juni 2016 betreffende de concessieovereenkomsten (hierna: de "Concessiewet") is van toepassing op de plaatsing en de uitvoering van concessies voor werken en diensten. De Concessiewet is enkel toepasselijk "op de concessies met een waarde die gelijk is aan of hoger is dan de door de Koning bepaalde drempel" (art. 3, §1, tweede lid van de Concessiewet). Deze drempel is vastgelegd op 5.538.000 €.

Voor concessies met een geraamde waarde onder deze drempel is de Concessiewet niet toepasselijk. Echter is de gemeente voor de gunning van dergelijke overeenkomsten onderworpen aan de algemene beginselen en de voorschriften van het nationaal administratief recht, zoals het beginsel van gelijke behandeling en de verplichting tot uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen, het mededingingsbeginsel en het transparantiebeginsel.

De reële kost voor 3 trajecten in Londerzeel aan TaaS bedraagt in 2023 € 500.446,32 (incl. btw). Wanneer we rekening houden met enerzijds een dalende trend in het aantal overtredingen en anderzijds een bijkomende trajectcontrole in Steenhuffeldorp, ramen we jaarlijks 520.000 euro vanaf 2024 gedurende de looptijd van de overeenkomst.

In deze zaak raamt de gemeente Londerzeel de concessieovereenkomst op 4.160.000 €, zodat de Concessiewet niet toepasselijk is.

Voor concessies die alleen door een bepaalde ondernemer kunnen worden verricht, omdat de mededinging ontbreekt om technische redenen is overigens geen bekendmaking noodzakelijk. In deze zaak houdt TaaS voor dat slechts één partij, nl. TM TaaS (Macq-Trafiroad), beschikt over de expertise, middelen en technische bekwaamheid om te beantwoorden aan de vraag van de overheid. Om deze stelling te verifiëren en te handelen conform het gelijkheidsbeginsel, het transparantiebeginsel en het mededingingsbeginsel, heeft de gemeente Londerzeel voor de plaatsing van de concessieovereenkomst een concessieaankondiging gepubliceerd. Op deze manier heeft de markt kennis kunnen nemen van de intentie van de gemeente Londerzeel om een concessieovereenkomst te sluiten. De aankondiging concessieovereenkomst 'trajectcontrole Londerzeel werd verzonden op 27 december 2023 en werd bekendgemaakt op Belgisch niveau (Bulletin der Aanbestedingen) alsook op Europees niveau (Tenders Electronic Daily). Hierop is geen enkele reactie gekomen. Het lijkt er aldus op dat conform artikelen 42 en 43 kan worden vastgesteld dat de mededinging ontbreekt om technische redenen, zoals TaaS beweert. In dit geval kan de overeenkomst direct worden gesloten.

Toevoeging nieuw traject

In het college van burgemeester en schepenen van 13 november 2023 werd de goedkeuring gegeven om een bijkomende trajectcontrole toe te voegen in Steenhuffeldorp. Deze toevoeging staat mee opgenomen in de nieuwe concessie van diensten 'Trajectcontrole-as-a-Service' met het consortium TM TaaS (Macq - Trafiroad), welke ter goedkeuring wordt voorgelegd.

Naar aanloop van deze beslissing vond er in het voorjaar van 2023 een bewonersvergadering plaats. Na bevraging blijkt dat er geen duidelijke meerderheid voorstander is om een trajectcontrole in te voeren op uitgezonderd plaatselijk verkeer, ook al zal deze maatregel het meeste impact hebben op het weren van doorgaand verkeer en zwaar verkeer in Steenhuffeldorp.

Voor het invoeren van snelheidscontrole is er wel een draagvlak. In Steenhuffeldorp geldt momenteel een snelheidsbeperking van 30 km/u. Op deze manier wordt een aangepaste snelheid door de dorpskern afgedwongen en de leefbaarheid in de kern verhoogd. Een lagere snelheid is dan ook gewenst omwille van het gemengd verkeer (rijbaan wordt gedeeld door auto en fiets), het type verharding tussen Lekkestraat en Brouwerijstraat (platines) en de concentratie van dichtere bebouwing en handelszaken.

Financieel aspect

De uitgaven aan de concessiehouder zijn in het MJP voorzien op 049000/6131999/A6.23.9. Zij worden indicatief geraamd op:

2024	520.000
2025	520.000
2026	520.000
2027	520.000

2028	520.000
2029	520.000
2030	520.000
2031	520.000
Totaal	4.160.000

Bespreking

Schepen Dimitri Robbyns leidt dit agendapunt in.

Raadslid Bart Van Doren merkt op dat die trajectcontroles jaarlijks worden begroot op 520.000 euro. Dient dan, om correct te zijn, 2023 er niet bijgeteld te worden? Ik dacht dat er maar gerekend werd vanaf 2024? Want, als je daar een jaar bijtelt, gaan we wel boven het maximumbedrag uitkomen.

Dimitri Robbyns antwoordt hierop dat het hier om een nieuwe concessie, een nieuw contract, gaat. Het huidige contract wordt ontbonden.

Bart Van Doren vraagt of dit dan opnieuw voor de volledige duurtijd is?

Schepen Robbyns zegt dat het nu om een contract van 5 jaar gaat.

Raadslid Van Doren reageert en zegt dat het dan initieel een contract van 6 jaar was. Verder vindt hij dat nogal statisch, die trajectcontroles. Die worden aan het begin- en eindpunt gezet en daar wordt dan gedurende 6 jaar gecontroleerd, terwijl je ondertussen een gedragsverandering krijgt, waardoor het dan misschien niet meer nodig is om op dat punt te controleren. Misschien is die controle dan wel nodig op een ander punt. Dat moet de bedoeling zijn en dat vind ik niet terug bij TaaS. Zij spelen daar niet op in, op enige flexibiliteit.

Bart Van Doren heeft ook nog een vraag doorgekregen van raadslid Sanne Eeckelers, die verontschuldigd is. Zij had graag geweten hoe het zit met de trajectcontroles. Of er cijfers beschikbaar zijn en of we daaruit kunnen opmaken of daar een daling werd ingezet inzake overtredingen. Bovendien wil ze weten wat er gaat gebeuren met de verkeersremmers in de Zwaluwstraat. Blijven deze complementair, of niet?

Schepen Dimitri Robbyns geeft toe dat zo'n trajectcontrole inderdaad statig is. Dat is 24/7 en dat is ook heel belangrijk, want dat zijn de straten waar heel veel klachten over waren omdat daar te snel gereden werd. Dit bleek ook uit de tellingen die we deden. De klachten waren dus gegrond. De politie deed daar ook geregeld snelheidscontroles, maar ook niet 24/7. Nu is er altijd controle en dat werkt! Wanneer we daar nu tellingen doen, is dat een gigantisch verschil. Het aantal overtredingen daalt, maar ook het dalen heeft een einde, want er zullen altijd mensen zijn die te snel zullen rijden. Na 6 maanden trajectcontrole kom je op een gemiddelde van ongeveer 15 overtredingen per dag. Je moet weten dat op die trajecten tussen de 1.000 en de 2.000 auto's zitten. Op sommige trajecten zelfs meer dan 2.000 auto's. Op zich valt het nu nog mee. De boetes zijn gedaald en er is een heel duidelijke aanpassing. Wanneer je de tellingen ziet die we deden voor de trajectcontrole en nu de trajectcontrole er is... Dat verschil is gigantisch en dat is goed en belangrijk voor die toegangswegen richting onze dorpen. Ik ben dus heel blij dat we TaaS hebben. Als we het zelf zouden moeten financieren, dan wordt het een hele rompslomp. Je kan dat inderdaad ook zelf aankopen, maar dan moet je dat ook jaarlijks ijkken, wat ook gigantisch duur is. Telkens wanneer je dan iets verandert aan de weg, moet je ook opnieuw ijkken, weer met een dure kost aan verbonden. Deze partner heeft misschien een goed businessplan gevonden. Wat ze hier ook aan verdienen, het wordt veiliger op straat. Daarom moet dit er effectief opnieuw door geraken, zodat we

die straten nog kunnen monitoren en we daarmee verder kunnen. In Steenhuffeldorp heeft het twee functies. We zien dat mensen niet meer per se langs trajectcontroles willen rijden. Voor de Steenhuffelstraat hebben we een bevraging gedaan om ofwel een knip te doen om het doorgaand verkeer te weren, ofwel de snelheid onder controle houden d.m.v. een trajectcontrole. De buurt koos ervoor om de snelheid onder controle te houden. We hebben dit dan ook gevraagd aan TaaS. We denken trouwens ook dat we op die manier wel wat doorgaand verkeer gaan kunnen weren, door die trajectcontrole.

Raadslid Tom Troch geeft aan dat zijn vraag eigenlijk net gaat over dat stukje dat nog niet belicht was, nl. de trajectcontrole van Steenhuffeldorp. Hoe wordt dit aangepakt? Want dat betekent dan initieel ook de bloembakken wegdoen, anders heeft die trajectcontrole geen zin en je hebt daar ook wel wat zijstraten.

Dimitri Robbyns zegt dat je dat ook in de Zwaluwstraat hebt.

Tom Troch repliceert hierop dat de Zwaluwstraat een hoofdbaan is. Hij meent aan te voelen dat men van plan is om de bloembakken te laten staan.

Schepen Robbyns zegt dat het gaat om ingebetonnerde bloembakken. Bloembakken die los staan, kunnen gewoon weggenomen worden.

Tom Troch haalt nog aan dat die bloembakken wel goed zijn als snelheidsremmers, maar op zich wel een gevaarlijk punt zijn voor fietsers.

Dimitri Robbyns zegt dat de bloembakken niet weg gaan, in het traject staan ze er nog steeds op. Het is ook moeilijk in te schatten als bestuurder of je daar iets mee wint binnen een trajectcontrole.

Tom Troch betwijfelt of je 30 km/uur haalt wanneer je 2 keer aan een bloembak stilstaat en daarna nog eens aan de parkeerplaatsen. Is dit dan de investering waard?

Schepen Dimitri Robbyns zegt dat het geen investering is voor de gemeente. Van de boete gaat een stuk naar TaaS, een stuk naar Haviland - dat al een pak verminderd is, dus meer inkomsten voor ons - en de rest is voor de gemeente. Als we zelf zouden investeren en we zouden ze verzetten, maar dan zit je met die ijkings, de software die daarachter zit, de updates van die software. Dat kost massa's geld. Als we het op deze manier doen, is het voor de gemeente een quick win. Ik wil ook niet, zoals we in sommige gemeenten zien, 16 of 17 trajectcontroles. Ik ga niet in elke straat, waar misschien een probleem is, een trajectcontrole zetten. Het zijn vooral straten richting onze dorpskernen en los door onze dorpskernen, straten die verkeerd worden gebruikt. Hier had ik maar 1 keuze. Knippen, of de snelheid onder controle houden. We hebben dan beslist om de snelheid onder controle te houden.

Raadslid Gert Van Assche vraagt of de trajectcontrole kan worden gebruikt op een andere manier, bv. voor controle op plaatselijk verkeer i.p.v. snelheid.

Dit kan, volgens Dimitri Robbyns. Daarvoor heb je andere software nodig, die momenteel niet geïnstalleerd is.

Raadslid Bart Van Doren merkt op dat hij ook geruchten hoort dat het niet enkel maar de kostprijs is die we aan TaaS moeten betalen en aan Haviland voor de verwerking. Er werd hem ook verteld dat er een belasting is bij de politiediensten, omdat zij toch ook met serieus wat opzoekwerk zitten naar nummerplaten, buitenlandse nummerplaten en soms ook nummerplaten van bedrijfsvoertuigen. Dat moet toch ook mee in rekening worden gebracht? Als we dat allemaal optellen, weet ik niet of het plaatje nog positief is. Ik hoor dat bij bepaalde gemeenten de opzoekingen toch wel serieus oplopen. Dat tarief dekt dus niet alles. TaaS profiteert dus blijkbaar van die monopoliepositie door een zeer dure prijs te vragen. Dat wil ik dus nog eventjes kwijt. En voor wat betreft die bloembakken, is het misschien een oplossing om een stuk weg te slijpen, zodat men

rechts toch met de fiets kan passeren zonder dat men gehinderd wordt door de bloembakken en ook geen last heeft van tegenliggers.

Raadslid Koen Vanhoof vraagt of er geen bordje trajectcontrole moet bijstaan.

Dimitri Robbyns antwoordt dat een bordje camerabewaking voldoende is, maar dat ongeacht welk bordje er nu wel of niet moet staan, het belangrijkste toch is dat de straten veiliger worden.

Koen Vanhoof stelt nog dat, wanneer je vanaf dag 1 zou aanduiden dat er een trajectcontrole is, je vanaf dag 1 al veel minder overtreders zou hebben en het dus vanaf dag 1 al veiliger is.

4. Bestek, raming en wijze van gunnen van de overheidsopdracht inzake het vervangen van wegenis in beton door asfalt

Aanleiding en context

Er werd een bestek met nr. 2023-611 opgesteld. De opdracht omvat het vervangen van het wegdek in beton door asfalt in de Steenhuffelstraat (vanaf de spooroverweg tot de Hoefsmidstraat) en de Hoefsmidstraat.

De totale uitgave voor deze opdracht wordt geraamd op € 509.894 incl. btw.

Er wordt voorgesteld de opdracht te gunnen bij wijze van de openbare procedure.

Juridische grond

- decreet lokaal bestuur van 22 december 2017 en latere wijzigingen
- wet van 17 juni 2016 inzake overheidsopdrachten en latere wijzigingen
- koninklijk besluit van 18 april 2017 betreffende plaatsing overheidsopdrachten klassieke sectoren, en latere wijzigingen
- koninklijk besluit van 14 januari 2013 tot bepaling van de algemene uitvoeringsregels van de overheidsopdrachten, en latere wijzigingen
- wet van 17 juni 2013 betreffende de motivering, de informatie en de rechtsmiddelen inzake overheidsopdrachten, bepaalde opdrachten voor werken, leveringen en diensten en concessies, en latere wijzigingen
- wet van 20 maart 1991 houdende regeling van de erkenning van aannemers van werken, vastgesteld door het koninklijk besluit van 26 september 1991
- ministerieel besluit van 27 september 1991 tot nadere bepaling van de indeling van de werken volgens hun aard in categorieën en onder- categorieën met betrekking tot de erkenning van aannemers
- wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk en het koninklijk besluit van 25 januari 2001 betreffende de tijdelijke of mobiele bouwplaatsen, en latere wijzigingen
- Algemeen Reglement voor de Arbeidsbescherming (ARAB), Welzijnswet en Codex over het welzijn op het werk
- wet van 11 februari 2013 tot vaststelling van sancties en maatregelen voor werkgevers van illegaal verblijvende onderdanen van derde landen

Motivering

De bestaande betonnen wegverharding in het gedeelte van de Steenhuffelstraat (gedeelte tussen de spooroverweg en de Hoefsmidstraat) en de Hoefsmidstraat bevindt zich in zeer slechte staat. De betonplaten liggen los, wat resulteert in lawaai- en trillingshinder voor de aangelanden.

Daarom is het aangewezen om een aannemer aan te stellen om het beton uit te breken en te vervangen door een nieuwe weg in asfalt. Dat betekent na de werken meer rijcomfort en minder geluidshinder voor omwonenden.

Bespreking

Burgemeester Conny Moons leidt dit agendapunt in.

Er zijn geen verdere vragen/opmerkingen.

5. Voorstel uitbreiding parking WZC en variant 1 voor het kruispunt Gildenstraat-Kerkhofstraat

Aanleiding en context

Het aangestelde ontwerp bureau leverde recent een voorontwerp voor de uitbreiding van de parking aan het woonzorgcentrum aan. Voor het kruispunt Verbindingsstraat - Kerkhofstraat - Gildenstraat werden twee voorstellen uitgewerkt. De bemerkingen van het college kunnen worden verwerkt richting het definitieve ontwerp.

Juridische grond

- decreet lokaal bestuur van 22 december 2017 en latere wijzigingen
- beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 3 juli 2023 houdende gunning van de overheidsopdracht inzake het aanstellen van een ontwerper voor de opmaak van een inrichtingsontwerp voor de site aanpalend aan het woonzorgcentrum, de tuin van de assistentiewoningen en de herinrichting van de Gildenstraat en het kruispunt Gildenstraat-Kerkhofstraat-Verbindingsstraat.

Motivering

De bespreking van het voorliggende voorontwerp van de uitbreiding van de parking en de herinrichting van het kruispunt is een eerste stap in de richting van een definitief ontwerp. Op basis van de input van het college kunnen nog aanpassingen aan het ontwerp worden aangebracht. Pas na officiële goedkeuring van het definitieve ontwerp kan het studiebureau aan de slag richting vergunningaanvragen en aanbestedingsprocedure.

Gezien de voortgang van het project Egmont is een uitbreiding van de bestaande parking aan het woonzorgcentrum prioritair. Vanuit de administratie wordt voorgesteld om dit deel van het ontwerp af te kloppen zodat deze werken zo spoedig mogelijk kunnen worden opgestart.

Het totaalontwerp en variant 2

Beide voorstellen van de herinrichting van het kruispunt werden reeds besproken met de lokale politie. Zowel door de administratie als vanuit de lokale politie is er een duidelijke voorkeur om het inrijden van de Gildenstraat enkel mogelijk te maken via de Kerkhofstraat komende vanuit het centrum:

- aanzienlijk minder budget noodzakelijk;
- aanpassingen mogelijk met minimale verkeershinder;
- geen risico op beschadiging van de riolering;
- minder te verwachten verkeerschaos ter hoogte van de school.

Het bestemmingsverkeer voor de ondergrondse parking heeft de opties om ofwel via de Verbindingsstraat - Mechelsestraat - Kerkhofstraat de parking te bereiken of via de Berkenlaan - Brusselsestraat - Gildenstraat. We dienen hier rekening te houden met een 50-tal bewegingen per dag.

De andere optie waarbij ook vanuit de Kerkhofstraat komende van de A12 de Gildenstraat in te rijden is niet aangewezen. Er is onvoldoende ruimte op het kruispunt om een haalbare opstelstrook te voorzien. Hierdoor is het vastlopen van het volledige kruispunt hoogst waarschijnlijk. Dit in combinatie met de schoolingang zal leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties en filevorming.

Financieel aspect

actie 1.5.70 Aanleg randparking centrum GE 2250000/005000

Bespreking

Schepen Dimitri Robbyns geeft aan dat dit momenteel eerder een variapunt is. Hij geeft uitleg bij de verschillende mogelijkheden die nu op tafel liggen.

Namens de gemeenteraadscommissie Maatschappij

secretaris GRC

Veerle BAUDET

voorzitter GRC Maatschappij

Mark VERBRUGGEN