



Mobiliteit in onze gemeente komt tot stilstand (p.2)



Armoedig armoedebeleid (p.3)

Keerbergen

DECEMBER 2020, NR. 3 | V.U.: JOHAN SEGERS, TREMELOBAAN 155, 3140 KEERBERGEN



keerbergen@n-va.be



www.n-va.be/keerbergen



N-VA Keerbergen

To BIN or not to BIN?

Na een periode van relatieve rust, wordt Keerbergen de jongste tijd weer geteisterd door een ware inbrakenplaag. De N-VA heeft altijd de kaart getrokken van een veilige gemeente. Investerings in politie gingen zij aan zij met het opstarten van BIN's (Buurt Informatie Netwerken).

Er zijn op dit moment vijf actieve BIN's in Keerbergen: Centrum, Golf & Meer, Haachtsebaan, Kruisheide en Zeept. In totaal zijn 540 Keerbergenaren aangesloten bij een BIN in hun buurt. 540 paar ogen die opletten. Geen enkel camerasysteem kan dat evenaren.

BIN's bewijzen elke dag en elk uur hun nut. Een verdacht voertuig wordt opgemerkt en doorgegeven. Inbraken in de buurt of in buurgemeenten worden snel gemeld. Mensen worden alert gemaakt. BIN's kijken uit, informeren en alarmeren. Dat alles in goede samenwerking met de wijkagent.

Het opstarten van de nieuwe BIN's heeft sinds de installatie van het nieuwe gemeentebestuur meer dan anderhalf jaar stil gelegen, dat is bijzonder jammer. Een toegevoegde vraag van Dominick Vansevenant, onze oud-burgemeester en bezieler van de BIN's in Keerbergen, heeft het bestuur onlangs toch de nodige motivatie gegeven om actie te ondernemen, weliswaar schoorvoetend.



Veilig Keerbergen

Daarom geven we graag volgende actiepunten mee aan het gemeentebestuur:

- ➔ Verhoog het budget voor BIN's van 1.000 euro naar 5.000 euro.
- ➔ Neem contact op met de BIN-coördinatoren, want zij voelen zich in de steek gelaten.
- ➔ Promoot onze bestaande buurtinformatienetwerken meer.
- ➔ Start zo snel mogelijk BIN's op in het noorden van onze gemeente.

Bent u nog niet aangesloten bij een BIN? Dat kan nog steeds via www.binkeerbergen.be.

Wat is een BIN?

Een buurtinformatienetwerk (BIN) is een samenwerkingsverband tussen burgers en de lokale politie binnen een bepaalde buurt. De actoren van het project zijn de burgers, de coördinator en de lokale politie.



Dominick Vansevenant
Oud-burgemeester en oprichter van de 5 bestaande BIN's



Mobiliteit in onze gemeente komt tot stilstand

Tijdens de lockdown hebben we het alvast gezien: iedereen die dat enigszins kon, stapte de fiets op. Sindsdien is fietsen, op een e-bike of gewone fiets, voor veel mensen een bijkomend verplaatsingsmiddel geworden. Tenminste wanneer het niet te ver is en wanneer tijd minder belangrijk is.



▲ *We blijven het hele verhaal rond 'slim en doordacht verplaatsingsgedrag' constructief mee opvolgen en sturen bij waar mogelijk.*

Maar om de auto terug te dringen is véél meer nodig. We hebben nood aan een openbaar vervoer dat onze twee belangrijkste trajecten, het woon-werkverkeer en het school-woonverkeer, snel en efficiënt kan inrichten. Zo geraken we comfortabel en zonder veel tijdverlies ter plaatse.

Station = mobiliteitsknooppunt

Vlaanderen is, met zijn 300 gemeenten, opgedeeld in 15 vervoersregio's. Die regio's kunnen we beschouwen als overlegplatformen tussen onze verschillende omliggende gemeenten. Het belangrijkste uitgangspunt is het treinnet. Onze stations worden mobiliteitsknooppunten waarbij een overstap naar verschillende andere mobiliteitsvormen mogelijk is. Lijnbussen, kleinere shuttlebussen en nog andere privé initiatieven zoals taxi's, deelauto's, deelfietsen komen daar samen. Uitgerust met fietsstallingen, autostaanplaatsen, sanitair enzovoort.

Keerbergen ligt op een boogscheut van het station van Haacht. Dat station wordt verder uitgebouwd tot een mobiliteitsknooppunt. Vanuit Haacht bent u op tien minuten in Leuven, op een kwartier in Mechelen en met de P-Express, de rechtstreekste treinverbinding waar de N-VA al zo lang voor ijvert, op amper 17 minuten in Brussel.

Wat is de situatie in Keerbergen?

Tot eind 2018 was Keerbergen in een proefproject aangesloten bij de vervoersregio Mechelen. Die keuze maakten we na een vergelijking van de verplaatsingsstromen van onze inwoners. Verregaande afspraken, die onze toenmalige mobiliteitschepen verdedigde en verkreeg, zijn overeind gebleven. Het huidige gemeentebestuur koos echter voor aansluiting bij de vervoersregio Leuven. Zij hoopten op die manier een rechtstreekse busverbinding Leuven – Keerbergen te krijgen.

Openbaar vervoerplan 2021

Op de gemeenteraad van eind september werd het openbaar vervoerplan 2021 voorgelegd ter stemming. Op het verlanglijstje stond, naast de rechtstreekse buslijn Keerbergen – Leuven, een shuttlebus van het centrum van Keerbergen naar centrum Tremelo, langs de gemeentelijke basisschool Lozenhoek en onze sporthal. Die werd geweigerd. Ook de inrichting van een mobipunt werd afgeketst.

Wat Keerbergen dan wel kreeg? Een verhoging van het aantal lijnbussen tijdens de spitsuren op de lijn Aarschot – Mechelen. Dat is absoluut een pluspunt. Maar daar houdt het ook op. De acht betalende deelfietsen en twee deelauto's voor trajecten binnen Keerbergen zijn niet direct de definitie van 'vervoer op maat'. De deelvoertuigen moeten ook telkens naar hun vertrekplaats worden teruggebracht.

Wat nu?

Wat nu met de mobiliteit in onze gemeente? Worden de belangen van de Keerbergenaar zo behartigd? Er ligt nog heel wat werk op de plank voor het gemeentebestuur. Wij blijven het hele verhaal constructief mee opvolgen en sturen bij waar mogelijk.



Greet Van Camp
Gemeenteraadslid

Armoedig armoedebeleid

De Vlaamse Regering geeft Keerbergen bijna 28.000 euro extra om de armoede in onze gemeente te bestrijden. Het huidige gemeentebestuur heeft de volgende verdeelsleutel besloten:

- 5.000 euro zal worden gebruikt om de inboedel van twee doorgangswoningen te vernieuwen.
- 8.500 euro zal geïnvesteerd worden in een nieuwe sociale buurtwinkel op de Haachtsebaan, naast de gemeentelijke loods.
- 14.300 euro zal dienen voor Keerbergenbonnen, waar nog geen degelijk reglement voor bestaat.

N-VA Keerbergen vindt die voorstellen niet doeltreffend genoeg om de armoede, die de coronacrisis heeft veroorzaakt, op korte termijn te verhelpen. We betwijfelen of de nieuwe sociale winkel, die slechts twee dagen per week open zal zijn, bereikbaar zal zijn voor de beoogde sociale doelgroep.

Op de gemeenteraad stelden we dat goede afspraken met onze lokale groenteboer, slager en supermarkten een pak efficiënter zouden zijn. De extra middelen zouden ook ingezet kunnen worden via een kortingssysteem voor onze getroffen inwoners. Op die manier krijgen zij korting op de aankoop van essentiële levensmiddelen bij onze lokale handelaren. Het is een gemiste kans dat het bestuur onze redenering niet volgde.

Geen heraanleg van verkeersveilige invalsbanen

Uit de meerjarenplanning blijkt dat de meerderheid geen middelen heeft vrijgemaakt om de verkeersveiligheid van onze verouderde invalsbanen te verbeteren. Tijdens de vorige legislatuur legde de N-VA met beperkte middelen en subsidies de Putsebaan, de Kempenlaan, Cleynhenslaan, een gedeelte van de Oude Putsebaan en de Molenstraat heraan met veel aandacht voor onze zwakke weggebruikers.

Na zes jaar aan inhaalbewegingen, is die dynamiek opnieuw volledig stilgevallen. Het huidige gemeen-

tebestuur focust momenteel enkel op de heraanleg van onze Dorpsstraat. Prijskaartje? Vijf miljoen euro voor nog geen 900 meter weg. Een veel te zware dobber voor onze gemeentefinanciën in onze ogen. Met de juiste materiaalkeuzes, kon dit prestigeproject veel voordeliger uitgevoerd kunnen worden. Zo zouden ook de andere pijnpunten in onze gemeente aangepakt kunnen worden.

Op de lange baan

De heraanleg van de Schrieksebaan wordt verschoven naar volgende legislatuur. Ook het rioleringsproject Keerbergen-Oost in de Lozenhoek wordt uitgesteld naar het einde van 2024. Nochtans krijgt men wel 3,5 miljoen euro subsidies voor dat project. In 2024 voorziet het gemeentebestuur slechts 850.000 euro aan investeringen om te beginnen met het eerste deel, al de rest wordt doorgeschoven naar 2025-2030.

Ook ontbreekt elke investering in nieuwe, veilige fietspaden. Het door N-VA voorbereide fietspandossier voor de Mechelsebaan wordt volledig stopgezet. Voor andere straten met verouderde fietspaden, wordt in de nabije toekomst geen enkel initiatief genomen. Nochtans kan men bij de Vlaamse overheid tot 100 procent subsidies bekomen.

Een gemiste kans voor een veiligere gemeente. Keerbergen verdient veel beter!



▲ Voor de komende zes jaar staat enkel een studie gepland om het kruispunt van de Oude Putsebaan met de Tremelobaan veiliger te maken.



Frank Van Nuffelen
Gemeenteraadslid



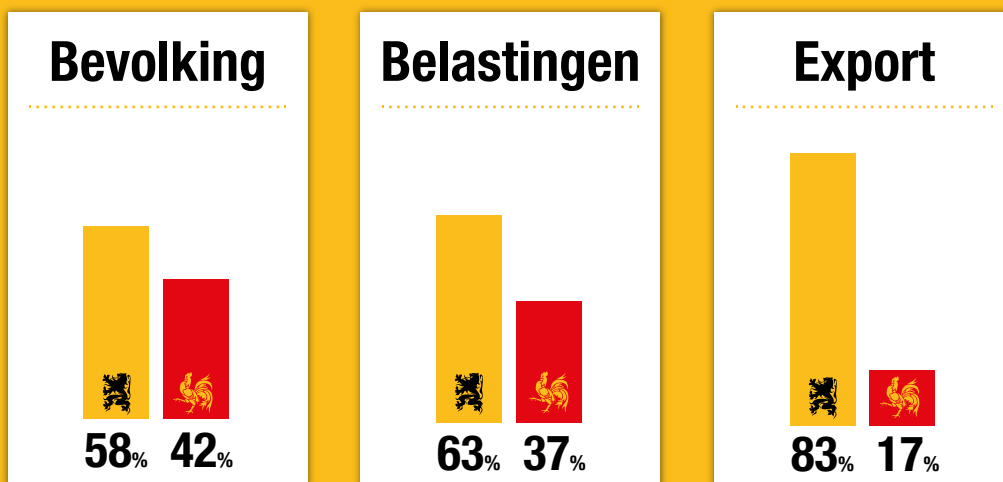
Vlaanderen verdient meer respect



Op 26 mei 2019 stemde u voor meer Vlaanderen, voor een kordaat en humaan migratiebeleid en voor een realistisch klimaatbeleid. En wat krijgt u? Compleet het tegenovergestelde. Uw stem is gewoon terzijde geschoven.

U verdient meer respect. Een federale regering zonder Vlaamse meerderheid en met een regeerprogramma dat lijnrecht ingaat tegen waarvoor u gekozen heeft, is onaanvaardbaar. De N-VA is dan ook vastberaden om u en de andere Vlamingen in het parlement te verdedigen tegen de nefaste plannen van deze door Franstaligen gedomineerde uitstelregering.

Als de paars-groene regering de rit uitdoet, zal dit land sinds 2008 maar liefst twaalf jaar geregeerd zijn zonder volwaardige inspraak van de Vlamingen. Een ronduit beledigend signaal richting Vlaanderen, dat de Belgische staat economisch rechthoudt:



**Voelt u zich ook bedrogen door paars-groen?
Word dan nu lid van de N-VA.**



Bel 02 219 49 30 en word nu lid. Of word 24/7 lid via www.n-va.be/word-lid of leden@n-va.be



**Bij de N-VA telt uw stem wél mee.
De N-VA zal de komende jaren meer
dan ooit waken over de belangen
van álle Vlamingen.**

Bart De Wever
Voorzitter

