

GEMEENTE GROBBENDONK

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN DE GEMEENTERAAD

ZITTING VAN 18 JANUARI 2022

Dit document is digitaal ondertekend.

Namens de gemeenteraad:

algemeen directeur,

Daan Ceulemans

voorzitter,

Peggy Goormans

- Aanwezig:** Peggy Goormans, voorzitter
Marianne Verhaert, burgemeester
Martine Taelman, Johan Verhaegen, Brent Wouters, Greet Van de Peer, schepenen
Els Beullens, Lut Cateau, Fatima De Smedt, Carine Geyselings, Natalie Moens, Gino Van der Elst, Ivan Verbeeck, Maarten Wouters, Guy Echelpoels, Bart Wagemans, Johan Struyfs, Elina Liesenborghs, raadsleden
Daan Ceulemans, algemeen directeur
- Verontschuldigd:** Ulrik Anthonis, Philip Ardies, raadsleden
Eric Van Meensel, schepen
- Afwezig:**

Team Ruimte en Vergunningen: Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - conceptnota en evaluatierapport - kennisname

DE GEMEENTERAAD

MOTIVERING

Relevante voorgeschiedenis, feiten en context

Op vraag van gemeentebesturen Herenthout, Olen, Heist-op-den-Berg, Hulshout, Westerlo, Herselt en Laakdal organiseert provincie Antwerpen een bovenlokale mobiliteitsstudie Zuiderkempen naar analogie met de uitgevoerde mobiliteitsstudies Noorderkempen en Middenkempen.

De mobiliteitsstudie omvat het opmaken van een bovenlokale mobiliteitsvisie van de Zuiderkempen. De uiteindelijke visie zal een beeld geven van de huidige en de gewenste toekomstige situatie van de verkeers- en vervoerstructuur voor alle mogelijke modi en is als het ware een regionaal mobiliteitsplan waarin onder meer een netwerkvisie over de wegen ontwikkeld is en die het functioneren van de verschillende wegen mee analyseert.

Het college van burgemeester en schepenen wordt in kennis gesteld van de scenario's die toegelicht zijn in de stuurgroep van 30 juni 2021 en die in de ambtelijke werkgroep 8 september 2021 besproken zijn. In de ambtelijke werkgroep konden vragen gesteld worden bij eventuele onduidelijkheden over de doorrekeningen met het verkeersmodel VVR Kempen. Het verkeersmodel is vooral gericht op (vracht)auto verkeer. In de werkgroep werd toegelicht wat de scenario's kunnen betekenen voor het openbaar vervoer netwerk en het fietsnetwerk.

De provincie heeft de scenario's toegelicht aan het college van burgemeester en schepenen op 22 november 2021. Bezorgdheden omtrent o.a. de ontsluiting van industrieterrein Beverdonk en de leefbaarheid in de kern werden geuit. In bijlage gaat de presentatie en het antwoord op de bijkomende vragen.

De ambtelijke werkgroep over de scenario's diende eveneens als input voor de opbouw van de scenario's voor het regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Kempen. dMOW, AWV en De Lijn waren eveneens aanwezig op de werkgroep.

De scenario's zijn omschreven in de Conceptnota. De resultaten van de doorrekeningen met het verkeersmodel Kempen zijn omschreven in het Evaluatierapport. Er is ook een begeleidende nota waarin omschreven is hoe de technische figuren van het verkeersmodel geïnterpreteerd moeten worden. Deze nota's zijn als bijlagen bij deze kennisgeving toegevoegd.

In de mobiliteitsstudie Zuiderkempen heeft men aan de hand van scenario onderzoek en met behulp van het regionaal verkeersmodel Kempen inzichten verkregen in welke oplossingen kunnen bijdragen om de verkeersnetwerken in de Zuiderkempen te optimaliseren. Een korte omschrijving van de scenario's voor de Zuiderkempen en de resultaten van de doorrekening met het regionaal verkeersmodel Kempen worden gerapporteerd aan het college van burgemeester en schepenen.

Er is een referentie scenario waarbij het verkeersmodel de verwachtingen weergeeft in 2030 over de mobiliteit in de Zuiderkempen. Vervolgens zijn er 4 scenario's (1 tot 4) uitgewerkt die wijzigingen aan het verkeersnetwerk brengen. Daarnaast is er ook nog een openbaar vervoersscenario doorgerekend met 4 varianten (A tot D) op de as Herentals-Aarschot.

Vervolgens zijn er ook nog 4 ruimtelijke scenario's uitgewerkt voor bedrijventerrein Hulshout-Heultje.

Openbaar vervoersscenario, hoogwaardig-openbaar-vervoer-verbinding Herentals-Aarschot:

- Variant A: buslijn 305 op bestaand traject als sneldienst, minder halten,
- Variant B: trambus op bestaand traject Herentals – Olen, via Noorderwijk naar de voormalige spoorwegbedding tot Ramsel, via N19 tot Aarschot maar met aansluiting aan achterzijde station o.w.v. doorstromingsproblemen in Aarschot centrum
- Variant C: IC trein met halten Herentals, Aarschot en Leuven

- Variant D: L trein met halten Herentals, Morkhoven, Hulshout, Aarschot, Wezemaal en Leuven

Wat leert het verkeersmodel ons?

- Variant A levert weinig reizigerswinst op. De reistijdwinst is te beperkt omdat er geen ruimte is voor een vrije bedding.
- Variant B zorgt voor een daling van het aantal openbaar vervoer gebruikers. Enerzijds omdat er meer potentieel is langs de N152 dan langs de oude spoorwegbedding. Ook de route verder leggen van de scholen in Aarschot kan een impact hebben.
- Varianten C en D leveren wel reizigerswinst op.
- Men moet wel notie maken dat de potentieelverschillen in kaart gebracht zijn tussen Herentals en Aarschot, waarbij de huidige buslijn 305 Turnhout- Leuven in drie delen gesplitst is. Dit levert o.w.v. de extra overstappen verlies aan reizigers. Het is duidelijk dat de busdienst langs de N152 een ontsluitende functie heeft en dat de treinverbinding kansen biedt om de Kempen beter te verbinden met de regio Leuven. Verder onderzoek op schaal van vervoerregio Kempen is dan ook aangewezen om te bekijken of dit in het regionaal mobiliteitsplan als (zeer) lange termijn scenario meegenomen kan worden.

Grobbendonk:

Geen rechtstreekse impact. In variant C en D komt er capaciteit vrij in de treinen op de spoorlijn Lier – Herentals omdat er vanuit de Kempen niet meer via Lier gereisd moet worden om in Leuven te geraken.

Referentiescenario 2030

Dit scenario kijkt in de toekomst op basis van prognoses (groei en samenstelling bevolking, economie, ...). Daarnaast zijn een aantal zaken opgenomen als beslist beleid en tegen dan gerealiseerd zijn (modelmatige aanname, in realiteit kunnen de realisaties vertraging oplopen). Op schaal van Vlaanderen gaat het onder meer om de Oosterweel, A102, Brusselse ring, ... Specifiek voor Zuiderkempen gaat het om:

- Herinrichting N14 van oprit Massenhoven tot en met de aansluiting op de N116 richting Nijlen
- Herinrichting van het kruispunt N14 – R16 in Lier met een ongelijkvloerse kruising voor fietsers
- Nieuwe aansluiting N108 op R16
- Omleidingsweg op de N10 in Berlaar-Heikant
- Realisatie streefbeeld N10 in Heist-op-den-Berg
- Realisatie van de Oostelijke rondweg in Heist-op-den-Berg
- Nieuwe aansluiting Industrierweg Grobbendonk op N13 afrit Herentals-West
- Vrije doorgang hoogte Wolfstee vrachtverkeer
- Knip Wuytsbergen – Ekelstraat in Herentals
- Aanpassing op- en afrittencomplex Geel-Oost

Wat leert het verkeersmodel ons?

De geplande infrastructuurprojecten blijken een gunstige impact te hebben. Het netwerk zit nergens verzadigd.

Wat de verkeersdruk op de kernen betreft zien we dat volgende doortochten problematisch zijn: Kessel, Nijlen, Grobbendonk en Olen. Daarnaast herkennen we enkele drukke kruispunten in enkele kernen waar veel wegen samen komen zoals in Herenthout, Berlaar, Westmeerbeek en Aarschot. In Lier valt op dat de Berlaarsesteenweg de drukste invalsweg is. Het gaat vooral om spitsuurproblematieken.

Wat vrachtverkeer betreft zijn er een aantal bevestigingen van de huidige situatie. Zo begeeft er zich veel vrachtverkeer in de omgeving van het ENA. De N19 en de N14 verwerken heel wat vrachtverkeer, wat conform de wegencategorisering is.

Rondom Laakdal zien we een diffuus patroon van vrachtwagenbewegingen, net als in de omgeving van bedrijventerrein Hulshout-Heultje.

Er komen twee duidelijke vrachtroutes naar voor die door dorpskernen gaan:

- De N13 door Nijlen en Kessel.
- De verbinding Herentals – Herenthout – Berlaar – Koningshooikt, waarbij ook de doorrijdbaarheid van het centrum van Herentals opvalt.
- Vrachtverkeer kan als doorgaand geïnterpreteerd worden aangezien er op deze routes geen grootschalige bedrijventerreinen ontsloten worden.

Scenario 1.

In dit scenario zijn volgende wijzigingen aan het verkeersnetwerk gebracht:

- Het doorgaand vrachtverkeer wordt geweerd.
- De Zuiderkempen wordt minder snel doorrijdbaar door zones 30 in te voeren in de dorpskernen.
- De visie van een overwegvrij spoornet wordt toegepast door de lokale wegen II en III ter hoogte van de spoorlijnen te knippen voor gemotoriseerd verkeer
- In Nijlen worden ook de wegen voor doorgaand verkeer geknipt ter hoogte van de spoorlijn en wordt een westelijke omleidingsweg voorzien. Er is ook een variant met een westelijke + oostelijke omleidingsweg. Om het verkeer langs de rondweg te laten rijden wordt de Lindekensbaan geknipt (potentieel onthardingsproject/ontsnippering).
- In Herentals wordt de Klein Gentstraat geknipt zodat sluipverkeer geweerd wordt en autoluwe fietsroutes gecreëerd worden vanuit Bouwel en Herenthout naar het bedrijventerrein. Gemotoriseerd verkeer ontsluit via de N13-Wolfstee en de Herentalsesteenweg.
- Vanuit de Wiekevorstsesteenweg wordt een ontsluiting voorzien naar bedrijventerrein Hulshout-Heultje zodat dit via de Oostelijk Rondweg op de N10 kan ontsluiten. De IJzerenweg/Booischotseweg wordt daarbij geknipt.
- In Herselt wordt een westelijke rondweg voorzien. Daarbij wordt de Dieperstraat en de Herentalsesteenweg geknipt.
- Knip Langedijk, te Laakdal zodat de verbinding Eindhout – Vorst via de N174 verloopt.

Wat leert het verkeersmodel ons?

Algemeen:

- Daling van doorgaand vrachtverkeer, in bijzonder op de as Herenthout – Berlaar en de N13 Bouwel - Nijlen – Kessel.
- Het knippen van de overwegen werkt sturend, het sluipverkeer wordt geweerd en de verschuiving van verkeer geeft geen congestieproblemen in het netwerk.

Grobbendonk:

We zien lokale verschuivingen t.g.v. de knips van de overwegen en de knip in de Klein Gentstraat naar de verbinding Bouwel-Herenthout. Dit is een wenselijk effect conform de wegencategorisering. Deze wijziging heeft geen negatieve effecten op de N13. Dit komt omdat de daling van verkeersintensiteiten op het segment Nijlen – Herentals-West t.g.v. het knippen van de overwegen in Nijlen sterker is dan de lichte toename van verkeer vanuit de Stationlei. Het verkeer blijft langer op de E313 i.p.v. de N13 te nemen wat een gunstig effect is.

De ingrepen van scenario 1 hebben geen negatieve impact op de kern van Grobbendonk, de PAE (personen auto equivalent) dalen er lichtjes.

Scenario 2.

In dit scenario zijn volgende wijzigingen aan het verkeersnetwerk gebracht:

- Alle maatregelen uit scenario 1.
- Knip Hoge Brugstraat in Heist-op-den-Berg t.h.v. de spoorlijn om een autoluwe fietsroute naar het bedrijventerrein te realiseren. Gemotoriseerd verkeer ontsluit via de Lostraat en de N10.

- Een nieuwe weg vanaf het kruispunt Toekomstlaan – Herenthoutseweg in Herentals via de oude spoorwegbedding/F106 tot aan de Industrieweg in Heultje. Ter hoogte van Morkhoven wordt een rondweg voorzien en doorgaand verkeer voorkomen.
- Alle lokale wegen type III langs de F106 zijn geknipt.

Wat leert het verkeersmodel ons?

Algemeen:

Het knippen van de lokale wegen III langs de F106 werkt sturend. Het sluipverkeer wordt geweerd. De verschuiving van verkeer geeft geen congestieproblemen in het netwerk.

Grobbendonk:

Dit scenario heeft geen effecten op Grobbendonk en Bouwel.

Scenario 3.

In dit scenario zijn volgende wijzigingen aan het verkeersnetwerk gebracht:

- Alle maatregelen uit scenario 1.
- Knip Hoge Brugstraat in Heist-op-den-Berg t.h.v. de spoorlijn om een autoluwe fietsroute naar het bedrijventerrein te realiseren. Gemotoriseerd verkeer ontsluit via de Lostraat en de N10.
- Alle lokale wegen type III langs de F106 zijn geknipt.
- Volgende knips i.f.v. autoluwe fietsverbindingen en/of ontharding. Landbouwverkeer en openbaar vervoer kan door indien nodig:
 - Geel: circulatiemaatregelen, knip op K. Albertstraat tussen kanaal en ring Geel.
 - Geel: Liessel, brug over E313.
 - Heist-op-den-Berg: Bevelsesteenweg knip tussen Hertstraat en Gestelsesteenweg
 - Heist-op-den-Berg: Herenthoutseweg knip ter hoogte van de Wimp
 - Heist-op-den-Berg: Hulshoutsesteenweg knip tussen Itegemseweg en Hoefstraat
 - Herentals: knip Servaes Daemsstraat tussen Plassendonk en Klein Rossem
 - Herentals: knip Hezewijk thv brug E313
 - Herentals: knip Accacialaan t.h.v. brug E313
 - Herentals: knip Veldhoven t.h.v. het oude spoorwegviaduct
 - Herentals: Vossenbergh t.h.v. de spoorlijn
 - Herentals: Belgiëlaan t.h.v. de spoorlijn
 - Herentals: Sint-Jobsstraat onder de spoorlijn
 - Herenthout: Nijlensesteenweg knip tussen Zwart Water en Blokt
 - Herselt: Diestsebaan tussen N212 en N19
 - Herselt: Dieperstraat tussen Westmeerbeek en Herselt.
 - Hulshout: Booischootseweg tussen Hulshout en Booischoot
 - Laakdal: N165 tussen Testelt en Veerle, ontsnippering bosgebied Averbode
 - Laakdal: Langedijk tussen Vorst en Eindhout
 - Laakdal: Norbertijnenstraat, knip brug E313
 - Laakdal: Meerhoutseweg onder E313, nieuwe aansluiting via Heikantstraat op N174
 - Laakdal: Meerhoutstraat onder de E313
 - Laakdal: Verboekt brug over de E313
 - Lier, Antwerpsesteenweg t.h.v. de R16 aan de stadszijde
 - Nijlen: Heikant knip tussen Steynenhofweg en Bevelsesteenweg
 - Nijlen: Lindekensbaan knip tussen parking Kesselse Heide (ontsluiting vanuit N116) en Heidestraat

- Olen: knip Sluizenweg t.h.v. sluis Albertkanaal
- Oevel : knip Gemeentestraat onder de E313
- Westerlo: Mechelsestraat
- Westerlo: Asberg tussen Heultje en Westerlo
- Westerlo: Gooreinde – Overwijs knip tussen Jagersweg en Langedreef.
- Westerlo: Tolhuis knip tussen Melkerijstraat en Heidestraat

Wat leert het verkeersmodel ons?

Grobbendonk:

In Bouwel zien we een lichte stijging van verkeer op de verbinding met Herenthout. Vermoedelijk een verschuiving van de verbinding Herenthout – Nijlen. Deze verschuiving is aanvaardbaar en zorgt voor een verbinding via de N13 met Nijlen, conform de wegcategorisering en een logische route bij het sluiten van de overwegen in Nijlen.

Ook is er een stijging te merken op de N13 tussen Bouwel en Herentals en een daling op de E313. Dit is het gevolg van de knip in Veldhoven, die het model dus als sluiproute aangeeft tussen de E313 en Herentals centrum.

Scenario 4.

In dit scenario zijn volgende wijzigingen aan het verkeersnetwerk gebracht:

- Alle maatregelen uit scenario 1.
- Sluiten van de huidige afrit Herentals-West en deze verplaatsen naar het einde van de Industrieweg in Grobbendonk t.h.v. Nederviersel.
- Sluiten van afrit Herentals-Industrie.
- Nieuwe verbindingsweg tussen de Toekomstlaan (Herentals Industrie) en de Industrielaan (Olen).
- Knip Hezewijk t.h.v.E313

Wat leert het verkeersmodel ons?

Grobbendonk:

Er is een beperkte afname van verkeer op de E313 en een toename van verkeer op de Industrieweg en de N13 richting Herentals.

In de kern van Grobbendonk zien we een lichte toename van verkeer. Dit is het gevolg van lokaal verkeer dat nu afrit Massenhoven opteert omdat Herentals-West t.h.v. Nederviersel minder gunstig gelegen is.

Ruimtelijke scenario's bedrijventerrein Hulshout-Heultje.

Vanuit de benadering van ruimtelijke planning en verkeerskunde ligt het bedrijventerrein Hulshout-Heultje ongunstig. Het bedrijventerrein ligt tussen dorpskernen en is niet ontsloten via secundaire wegen op het hoofdwegennet. Ook de afstand tot het hoofdwegennet is ver. Gevolg is vrachtverkeer door de omliggende dorpskernen.

Volgende 4 scenario's zijn uitgewerkt (0-3).

Scenario 0: business as usual

Behoud van de actuele bedrijvigheid. Daarbij kan men trachten bij te sturen door slechts 2 vrachtroutes te behouden waardoor de druk op de dorpskernen vermindert. Cfr. Scenario 1 verkeersmodel met ontsluiting via de Oostelijke Rondweg van Heist-op-den-Berg naar de N10-E314 en via Heultje naar de N152 en via de N15 – N19 naar de E313.

Een variant is te bedenken waarbij een nieuwe ontsluitingsweg wordt gerealiseerd vanuit Herentals, cfr scenario 2 verkeersmodel. Het verkeersmodel gaf echter aan dat t.g.v. het diffuus wegenpatroon de intensiteiten te laag zijn deze ontsluitingsweg te verantwoorden. De nieuwe ontsluitingsweg bestendigt de ongunstige ligging van het bedrijventerrein, vraagt bijkomende verharding en inname van de open ruimte. De ervaring leert dat zulke nieuwe wegen t.g.v. vele procedures 20 – 40 jaar tijd in beslag nemen alvorens ze gerealiseerd worden.

Scenario 1: transitie naar KMO

In dit scenario worden de bedrijven die veel transport genereren verhuisd naar de bedrijventerreinen in het ENA, Heist-op-den-Berg en Aarschot. Het bedrijventerrein wordt gesplitst in een KMO bij de kern van Heultje en een KMO-zone bij de kern van Hulshout. De twee KMO-zones worden van elkaar gescheiden door open ruimte te creëren. Er komt ook ruimte vrij voor een buffer tussen de KMO-zone en de dorpskern. De verkeersbewegingen worden vermindert, wat vooral gunstig is voor de kern van Heultje aangezien daar geen alternatieve vrachtontsluiting is om de kern te ontwijken. Mogelijks kan dit lange termijn scenario systematisch gerealiseerd worden als bedrijven een andere locatie zoeken met een recht van voorkoop. We denken hier in dezelfde tijdshorizon als bij de realisatie van een nieuwe weg, 20-40 jaar.

Een variant met een nieuwe ontsluitingsweg richting Herentals heeft t.o.v. scenario o een bijkomende bedenking dat hier nog minder behoefte aan is doordat de verkeersintensiteiten zullen dalen.

Scenario 2: transitie naar recreatie

In dit scenario worden alle bedrijven verhuisd naar de bedrijventerreinen in het ENA, Heist-op-den-Berg en Aarschot. Hierdoor kan in dit scenario ook de kern van Heultje gevrijwaard worden van doorgaand vrachtverkeer. We zien dit eveneens als een lange termijn scenario met een uitdoofbeleid. In dit scenario wordt de open ruimte versterkt en kunnen bijvoorbeeld de bestaande recreatieve clusters (sport en camping) uitgebreid worden of kan onderzocht worden welke andere recreatievormen men hier kan ontwikkelen. De realisatie van een HOV-lijn of treinverbinding Herentals – Aarschot is wel een randvoorwaarde voor intensief bezochte activiteiten.

Scenario 3: transitie naar natuurherstel

Ook in dit scenario worden alle bedrijven verhuisd naar de bedrijventerreinen in het ENA, Heist-op-den-Berg en Aarschot. Hierdoor kan in dit scenario ook de kern van Heultje gevrijwaard worden van doorgaand vrachtverkeer. Dit scenario zet volledig in op het versterken van de open ruimte. Dit scenario biedt mogelijkheden voor bebossing en het ontwikkelen van natte natuur in de vallei van de Goorloop. Bebossing en waterbuffering worden steeds belangrijker in kader van de klimaatverandering.

Financiële gevolgen/visum

Meerjarenplan 2020-2025.

BD000002 We onderhouden en maken netwerken klaar voor de toekomst en dragen zo bij tot een veilige, vlotte en duurzame leefomgeving.

AP000011 We zetten in op alternatieve, slimme en vlotte verkeersstromen.

AC000316 We werken samen met andere partners aan de opmaak van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

BESLUIT

Artikel 1: Kennisname van de Conceptnota, het Evaluatierapport en de begeleidende nota van de mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Artikel 2: Kennisname van de mobiliteitseffecten die met het verkeersmodel vervoerregio Kempen zijn doorgerekend bij elk scenario.

Artikel 3: Kennisname van de presentatie van provincie Antwerpen en antwoorden op de vragen/bezorgdheden.

Artikel 4: Kennisname van de ruimtelijke scenario's voor het bedrijventerrein Hulshout-Heultje.

Artikel 5: Een afschrift van dit besluit wordt bezorgd aan:
Provincie Antwerpen