

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 - visie-elementen per doelstelling - goedkeuring

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.

Er wordt gevraagd, op basis van de inzichten die verschaft zijn bij het scenario onderzoek met behulp van het regionaal verkeersmodel Kempen, wat de belangrijkste bovengemeentelijke maatregelen zijn. Er worden een drie tal maatregelen gevraagd per doelstelling

Deze maatregelen zijn gekoppeld aan de doelstellingsnota, goedgekeurd in de zitting van het college van burgemeester en schepenen van 25 mei 2021.

Aan de hand van deze maatregelen zal in de volgende ambtelijke werkgroep een visie voor de verkeersnetwerken worden uitgewerkt en eventuele tegenstrijdigheden worden uitgeklaard ter voorbereiding van de volgende stuurgroep.

Volgende visie elementen kunnen overgemaakt worden:

Volgende bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Zuiderkempen bij de doelstelling: Verbeteren van verkeersveiligheid.

1) De snelheid verlagen waar fiets- en voetpaden ontbreken en het verkeer gemengd wordt (30km/u binnen woon- en kerngebieden zonder voorzieningen voor fietsers en voetgangers via een aanpassing aan de wegcode gekoppeld aan nieuwe wegencategorisering). De bezorgdheid omtrent verkeersveiligheid blijft omdat er voor onze kern geen alternatieven zijn en het aandeel gemotoriseerd verkeer bijzonder hoog ligt. Een extra ontsluiting over het Albertkanaal betekent een meerwaarde en verhoogt de verkeersveiligheid aangezien dit kansen biedt om de kern te vrijwaren van doorgaand (vracht)verkeer. De ongunstige onderzoeksresultaten voor een bijkomende ontsluiting van Beverdonk in westelijke richting, met een parallelweg langs de E313/Albertkanaal of via een tweede brug, zijn gebaseerd op inmiddels achterhaalde gegevens. Bovenlokaal studiewerk dient verricht te worden naar ontsluitingsvarianten voor Beverdonk rekening houdend niet enkel met goederen- maar ook personenvervoer omwille van de toegenomen tewerkstelling/activiteit.

2) Modal shift naar fiets/OV realiseren betekent niet dat het aandeel gemotoriseerd verkeer daalt. De doelstellingen worden procentueel geformuleerd zodat dit op lange termijn mogelijks geen oplossing biedt. We verwachten bovenlokale ondersteunende initiatieven (onduidelijkheid subsidies) zodat lokale besturen de netwerken op een veilige manier kunnen uitbouwen. De shift kan enkel gerealiseerd worden wanneer men gebruik kan maken van veilige, verlichte fietspaden (verlichting voorzien op BFF, fietsostrades, maar ook jaagpaden). Een shift naar openbaar vervoer voor woon-werkverkeer is enkel mogelijk wanneer men het huidige OV-aanbod aanpast. We vinden het een gemiste kans dat op de noord-zuid as de verbinding ontbreekt (koppeling stationsomgeving).

3) Handhaving. Op locaties waar er (camera)toezicht wordt ingevoerd, daalt de snelheid en stijgt de verkeersveiligheid. Het lokaal bestuur heeft geïnvesteerd in deze maatregelen op verschillende trajecten en blijft dit doen. Bovenlokale afstemming met parketten i.v.m. behandeling boetes is nodig. Willen we de snelheid verlagen naar 30, dan dient er extra geïnvesteerd te worden in handhaving. Ook hier verwachten we bovenlokale ondersteuning in de uitbouw van het cameranetwerk.

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Zuiderkempen bij de doelstelling: Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.

- 1) Modal shift en autoluwe kern. Dit is een grote bezorgdheid omwille van barrières als E313 en Albertkanaal waarbij de brug werkt als een trechter voor al het verkeer. Er zijn geen alternatieven voor de kern van Grobbendonk. Een extra ontsluiting over het Albertkanaal betekent een meerwaarde voor de kernen van Grobbendonk en naburige gemeenten. We vragen bovenlokaal studiewerk te verrichten naar ontsluitingsvarianten voor Beverdonk omwille van de toegenomen tewerkstelling/activiteit.
- 2) Het doorgaand vrachtverkeer zoveel mogelijk uit de dorpskernen weren. Elke vrachtwagen registreert de genomen reiswegen. Kilometerheffing aanpassen. Voer een heffing in waar je vrachtwagens niet wenst. Nu wordt er enkel belast op de wegen waar we ze net wel willen. Dit maakt het zeer aantrekkelijk voor de bedrijven om lokale sluiproutes te gebruiken en zo de kilometerheffing te omzeilen. Bovenlokaal cameranetwerk uitbouwen om doorgaand vrachtverkeer te weren.
- 3) De objectief gemeten snelheid in een straat ligt meestal lager dan hoe de bewoners de snelheid zelf ervaren. Zeker in de dorpskern dient de snelheid aangepast te worden. Verschillende gemeenten sluiten zich aan bij de Coalitie van 30, maar dit kan beter op bovenlokaal niveau aangepakt worden zodat de regels overal dezelfde zijn, in elke kern. Dit is het duidelijkst voor de weggebruiker. Daarbij zijn communicatiecampagnes een middel om ook een mental shift te realiseren. We verwachten bovenlokale sensibiliserende campagnes om duidelijk te informeren maar ook om het draagvlak te verhogen.

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Zuiderkempen bij de doelstelling: Beter doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken.

- 1) Inzetten en aanbod verbeteren van openbaar vervoer op noord-zuid as. Geen enkel scenario binnen deze studie zorgt voor een daling van het aantal voertuigen in de kern. Men geeft terecht aan dat Leopoldstraat – Boudewijnstraat – Bevrijdingsstraat een veel gebruikte noord-zuidas is. Een beter openbaar vervoersaanbod en een verbinding met de stationsomgeving.
- 2) Toepassen van intelligente verkeerslichten zodat er eenvoudig kan bijgestuurd worden indien nodig.
- 3) Bovenlokale ondersteuning van technologische ontwikkelingen die inzetbaar zijn om de doorstroming te verbeteren (Intelligente snelheids assistentie en begrenzing, enz.).

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Zuiderkempen bij de doelstelling: Een betere en multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn.

- 1) Onderzoek naar een bijkomende ontsluiting van het bedrijventerrein Beverdonk. Dit biedt ook kansen om de kern(en) te vrijwaren van doorgaand (zwaar) verkeer. De ongunstige onderzoeksresultaten voor een bijkomende ontsluiting van Beverdonk in westelijke richting, met een parallelweg langs de E313/Albertkanaal of via een tweede brug, zijn gebaseerd op inmiddels achterhaalde gegevens. Bovenlokaal studiewerk verrichten naar ontsluitingsvarianten voor Beverdonk rekening houdend niet enkel met goederen- maar ook personenvervoer omwille van de toegenomen tewerkstelling/activiteit.
- 2) Bovenlokaal opnemen calamiteitsroute voor industrieterrein Beverdonk in de vorm van een aansluiting op de E313 (aanwezigheid SEVESO).
- 3) Bovenlokale ondersteuningsmaatregelen om de terreinen beter bereikbaar te maken o.a. voor fietsverkeer (onduidelijkheid subsidies). De ondersteuning niet beperken tot het tracé van de fietsostrade maar ook de nodige veilige aansluitingen met het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk dienen gerealiseerd te worden. Deze zijn van even groot belang om het bedrijventerrein beter bereikbaar te maken.

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

Goedgekeurd met 11 stemmen voor (8 GIB, 2 N-VA en 1 De Lokale Lijst) en 7 onthoudingen (4 Vooruit, 2 CD&V en 1 Vlaams Belang).

Artikel 1: Volgende prioriteiten naar voor te schuiven als input voor het uitwerken van een mobiliteitsvisie voor de Zuiderkempempen:

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Zuiderkempempen bij de doelstelling: Verbeteren van verkeersveiligheid.

1) De snelheid verlagen waar fiets- en voetpaden ontbreken en het verkeer gemengd wordt (30km/u binnen woon- en kerngebieden zonder voorzieningen voor fietsers en voetgangers via een aanpassing aan de wegcode gekoppeld aan nieuwe wegcategorisering). De bezorgdheid omtrent verkeersveiligheid blijft omdat er voor onze kern geen alternatieven zijn en het aandeel gemotoriseerd verkeer bijzonder hoog ligt. Een extra ontsluiting over het Albertkanaal betekent een meerwaarde en verhoogt de verkeersveiligheid aangezien dit kansen biedt om de kern te vrijwaren van doorgaand (vracht)verkeer. De ongunstige onderzoeksresultaten voor een bijkomende ontsluiting van Beverdonk in westelijke richting, met een parallelweg langs de E313/Albertkanaal of via een tweede brug, zijn gebaseerd op inmiddels achterhaalde gegevens. Bovenlokaal studiewerk dient verricht te worden naar ontsluitingsvarianten voor Beverdonk rekening houdend niet enkel met goederen- maar ook personenvervoer omwille van de toegenomen tewerkstelling/activiteit.

2) Modal shift naar fiets/OV realiseren betekent niet dat het aandeel gemotoriseerd verkeer daalt. De doelstellingen worden procentueel geformuleerd zodat dit op lange termijn mogelijks geen oplossing biedt. We verwachten bovenlokale ondersteunende initiatieven (onduidelijkheid subsidies) zodat lokale besturen de netwerken op een veilige manier kunnen uitbouwen. De shift kan enkel gerealiseerd worden wanneer men gebruik kan maken van veilige, verlichte fietspaden (verlichting voorzien op BFF, fietsostrades, maar ook jaagpaden). Een shift naar openbaar vervoer voor woon-werkverkeer is enkel mogelijk wanneer men het huidige OV-aanbod aanpast. We vinden het een gemiste kans dat op de noord-zuid as de verbinding ontbreekt (koppeling stationsomgeving).

3) Handhaving. Op locaties waar er (camera)toezicht wordt ingevoerd, daalt de snelheid en stijgt de verkeersveiligheid. Het lokaal bestuur heeft geïnvesteerd in deze maatregelen op verschillende trajecten en blijft dit doen. Bovenlokale afstemming met parketten i.v.m. behandeling boetes is nodig. Willen we de snelheid verlagen naar 30, dan dient er extra geïnvesteerd te worden in handhaving. Ook hier verwachten we bovenlokale ondersteuning in de uitbouw van het cameranetwerk.

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Zuiderkempempen bij de doelstelling: Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.

1) Modal shift en autoluwe kern. Dit is een grote bezorgdheid omwille van barrières als E313 en Albertkanaal waarbij de brug werkt als een trechter voor al het verkeer. Er zijn geen alternatieven voor de kern van Grobbendonk. Een extra ontsluiting over het Albertkanaal betekent een meerwaarde voor de kernen van Grobbendonk en naburige gemeenten. We vragen bovenlokaal studiewerk te verrichten naar ontsluitingsvarianten voor Beverdonk omwille van de toegenomen tewerkstelling/activiteit. We vragen om te onderzoeken welke bijkomende maatregelen mogelijk zijn om de dorpskern van Grobbendonk leefbaarder te maken, zowel op bovenlokaal als op lokaal niveau.

2) Het doorgaand vrachtverkeer zoveel mogelijk uit de dorpskernen weren. Elke vrachtwagen registreert de genomen reizen. Kilometerheffing aanpassen. Voer een heffing in waar je vrachtwagens niet wenst. Nu wordt er enkel belast op de wegen waar we ze net wel willen. Dit maakt het zeer aantrekkelijk voor de bedrijven om lokale sluiproutes te gebruiken en zo de kilometerheffing te omzeilen. Bovenlokaal cameranetwerk uitbouwen om doorgaand vrachtverkeer te weren.

3) De objectief gemeten snelheid in een straat ligt meestal lager dan hoe de bewoners de snelheid zelf ervaren. Zeker in de dorpskern dient de snelheid aangepast te worden. Verschillende gemeenten sluiten zich aan bij de Coalitie van 30, maar dit kan beter op bovenlokaal niveau aangepakt worden zodat de regels overal dezelfde zijn, in elke kern. Dit is het duidelijkst voor de weggebruiker. Daarbij zijn communicatiecampagnes een middel om ook een mental shift te realiseren. We verwachten bovenlokale sensibiliserende campagnes om duidelijk te informeren maar ook om het draagvlak te verhogen.

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Zuiderkempempen bij de doelstelling: Betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken:

1) Inzetten en aanbod verbeteren van openbaar vervoer op noord-zuid as. Geen enkel scenario binnen deze studie zorgt voor een daling van het aantal voertuigen in de kern. Men geeft terecht aan dat Leopoldstraat – Boudewijnstraat – Bevrijdingsstraat een veel gebruikte noord-zuidas is. Een beter openbaar vervoersaanbod en een verbinding met de stationsomgeving.

2) Toepassen van intelligente verkeerslichten zodat er eenvoudig kan bijgestuurd worden indien nodig.

3) Bovenlokale ondersteuning van technologische ontwikkelingen die inzetbaar zijn om de doorstroming te verbeteren (Intelligente snelheids assistentie en begrenzing, enz.).

Volgende 3 bovenlokale maatregelen zijn prioritair vanuit onze organisatie voor de Zuiderkempen bij de doelstelling: Een betere en multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn.

1) Onderzoek naar een bijkomende ontsluiting van het bedrijventerrein Beverdonk. Dit biedt ook kansen om de kern(en) te vrijwaren van doorgaand (zwaar) verkeer. De ongunstige onderzoeksresultaten voor een bijkomende ontsluiting van Beverdonk in westelijke richting, met een parallelweg langs de E313/Albertkanaal of via een tweede brug, zijn gebaseerd op inmiddels achterhaalde gegevens. Bovenlokaal studiewerk verrichten naar ontsluitingsvarianten voor Beverdonk rekening houdend niet enkel met goederen- maar ook personenvervoer omwille van de toegenomen tewerkstelling/activiteit).

2) Bovenlokaal opnemen calamiteitsroute voor industrieterrein Beverdonk in de vorm van een aansluiting op de E313 (aanwezigheid SEVESO).

3) Bovenlokale ondersteuningsmaatregelen om de terreinen beter bereikbaar te maken o.a. voor fietsverkeer (onduidelijkheid subsidies). De ondersteuning niet beperken tot het tracé van de fietsostrade maar ook de nodige veilige aansluitingen met het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk dienen gerealiseerd te worden. Deze zijn van even groot belang om het bedrijventerrein beter bereikbaar te maken.

Artikel 2: Een afschrift van dit besluit wordt bezorgd aan:
Provincie Antwerpen