

GEMEENTE GROBBENDONK

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN DE GEMEENTERAAD

ZITTING VAN 23 APRIL 2024

Dit document is digitaal ondertekend.

Namens de gemeenteraad:

algemeen directeur,

Daan Ceulemans

voorzitter,

Peggy Goormans

Aanwezig:

Peggy Goormans, voorzitter

Marianne Verhaert, burgemeester

Eric Van Meensel, Johan Verhaegen, Brent Wouters, Greet Van de Peer, Martine Taelman, schepenen

Ulrik Anthonis, Lut Cateau, Carine Geyselings, Natalie Moens, Gino Van der Elst, Ivan Verbeeck, Guy Echelpoels, Bart Wagemans, Johan Struyfs, Elina Liesenborghs, Koen De Vries, Wendy Overbeeke, raadsleden

Daan Ceulemans, algemeen directeur

Verontschuldigd: Els Beullens, Philip Ardies, raadsleden

Afwezig:

Team Ruimte en Vergunningen: Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - mobiliteitsplan en actieplan - goedkeuring

DE GEMEENTERAAD

MOTIVERING

Relevante voorgeschiedenis, feiten en context

Goedkeuringsprocedure

Het schepencollege wordt in kennis gesteld van het ontwerp eindrapport met actieplan van de Mobiliteitsstudie Zuiderkempen.

Een eerste ontwerpversie van het eindrapport en actieplan is in september 2023 aan de stuurgroep leden bezorgd. De leden hebben toen schriftelijke opmerkingen gegeven bij de documenten die vervolgens besproken zijn in de stuurgroep van 27 september 2023. Vervolgens werden door de provincie Antwerpen de ontvangen en besproken opmerkingen op het ontwerprapport verwerkt in het eindrapport en actieplan. Het eindrapport en actieplan is principieel ter goedkeuring voorgelegd aan het schepencollege op 11/12. Dat collegebesluit met principiële goedkeuring geldt als schriftelijke goedkeuring. Echter zijn er nadien nog tekstuele wijzigingen aangebracht die een impact hebben op gemeenten Olen en Herselt. Hierdoor zijn de infoavonden verplaatst naar van februari naar eind maart 2024.

Na de schriftelijke goedkeuring werden infoavonden georganiseerd waarop de gemeenteraadsleden van de betrokken gemeenten worden uitgenodigd. Op 20 maart in Herstelt en op 28 maart in Heist-op-den-Berg (zie presentatie toelichting colleges als bijlage). Vervolgens wordt het eindrapport met actieplan ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraad in april 2024 om de principiële goedkeuring van het schepencollege te bekrachtigen.

Wegens de wijzigingen die een impact hebben op gemeenten Olen en Herselt wordt het eindrapport en actieplan opnieuw ter goedkeuring voorgelegd aan het schepencollege ter volledigheid. Bijgevolg worden meteen de antwoorden van provincie Antwerpen op de bezorgdheden meegegeven die niet leiden tot tekstuele aanpassingen in het eindrapport.

Samenvatting eindrapport en actieplan

Het eindrapport en actieplan omvat volgende doelstellingen, die eerder in het studieproces zijn goedgekeurd door het schepencollege:

- Verbeteren van verkeersveiligheid.
- Verbeteren van verkeersleefbaarheid in de kernen.
- Betere doorstroming op alle mobiliteitsnetwerken.
- Een betere multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen die volgens de vigerende beleidsplannen goed gelegen zijn.

De mobiliteitsstudie draagt bovendien bij aan de doelstelling in het regionaal mobiliteitsplan om een verschuiving richting meer duurzame verplaatsingen te realiseren. Omdat ruimte en mobiliteit hand in hand gaan onderschrijft deze studie ook de vier ruimtelijke basisprincipes van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen:

- Zuinig ruimtegebruik
- Veerkracht
- Nabijheid en bereikbaarheid
- Eigenheid

De onderzoeksresultaten zijn samengevat in een fiche per gemeente. Het schepencollege gaf hierop eerder al feedback bij de kennisname van de Synthesnota.

De visie is een modal shift te realiseren om door enerzijds de doorstroming voor alle modi en anderzijds de verkeersveiligheid te verbeteren. Een duurzamere mobiliteit creëert leefbare dorpen en buurten, helpt bij het behalen van de klimaatdoelstellingen en heeft gunstige effecten op de volksgezondheid.

Voor het fietsverkeer is er de ambitie om de fietsostrades en het BFF verder te realiseren.

Voor het openbaar vervoernetwerk verwijst men naar de goedgekeurde vervoersplannen van de vervoerregio's. De studie aanziet het treinnet als een ruggengraat en ziet de stationsomgevingen als belangrijke toegangspoorten. Een studie naar een kempische Noord-Zuid Hoogwaardig Openbaar Vervoer verbinding is opgenomen in het actieplan.

In functie van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid zijn voor het Robuust Wegennet aanbevelingen voor het weren van doorgaand verkeer op de lokale wegen en het meest geschikte snelheidsbeleid gekoppeld aan de wegcategorie en de omgeving. Potentiële ontsnippering- en onthardingslocaties zijn geïnventariseerd. De geplande infrastructuurprojecten op het Robuust Wegennet zijn geïnventariseerd. Het actieplan bevat ook een aantal studies die mogelijks reulsteren in bijkomende infrastructuurprojecten op het terrein. Voor het vrachtverkeer is er een vrachtroutenetwerk uitgetekend dat de grootschalige bedrijventerreinen naar de hoofdwegen ontsluit en onderling met elkaar verbindt. Het doorgaand vrachtverkeer wordt geweerd op de wegen die geen onderdeel uitmaken van het vrachtroute netwerk. Lokaal vrachtverkeer van de lokale ondernemers kan uiteraard het bedrijf blijven bereiken, ook als dat niet in een grootschalig bedrijventerrein gelegen is. Laden en lossen blijft ook mogelijk in de zones waar doorgaand vrachtverkeer geweerd wordt. Het verdere uitwerken van een streefbeeld om een overwegvrij spoornet te realiseren is als actie opgenomen. De studie heeft aangetoond dat:

- Het een hefboom is om de modal shift te realiseren,
 - Het sturend werkt op de wegcategorisering, verbetert de doorstroming op de wegen voor doorgaand verkeer en weert het sluipverkeer op de lokale erftoegangswegen,
 - Het fietsnetwerk versterkt door het autoluwer en veiliger te maken,
 - Het de doorstroming op het spoor, de stiptheid en veiligheid van het treinverkeer verbetert,
 - Het bij draagt aan de verkeersveiligheid t.h.v. de spoorwegovergangen,
 - Het de capaciteit van het spoor verhoogt en een half uur treindienst mogelijk maakt.
- De exacte bepaling van ongelijkvloerse kruisingen vergt gedetailleerde vervolgstudies.

Binnen multimodale corridors wordt geïntegreerd gewerkt aan ruimte en mobiliteit. Volgende multimodale corridors zijn in het actieplan opgenomen:

- Lier – Herentals
- Lier – Aarschot
- Aarschot – Geel/Herentals

Voorgaande besluitvorming

- Collegebesluit en gemeenteraadsbeslissing waarin beslist is de engagementsverklaring voor deelname aan de mobiliteitsstudie Zuiderkempem te ondertekenen, in de zitting van 17 juni 2019 en 27 juni 2019.
- Kennisname van het verslag en bijlage van de stuurgroepvergadering #1 van 1 juli 2020, waarin de ontwerp oriëntatienota en de knelpunten & kansen werden besproken, in de zitting van 20 juli 2019.
- Kennisname van het verslag en bijlagen van de stuurgroepvergadering #2 van 30 september 2020, waarin de definitieve oriëntatienota en een eerste aanzet tot doelstellingennota werden besproken, in de zitting van 19 oktober 2020.
- Collegebesluit in de zitting van 26 oktober 2020, waarin de Oriëntatienota werd goedgekeurd;
- Kennisname van het verslag en bijlagen van de stuurgroepvergadering #3 van 9 december 2020, waarin de opmaak van scenario's werden besproken, in de zitting van 08/20/2021.
- Collegebesluit in de zitting van 25 mei 2021, waarin de Doelstellingennota werd goedgekeurd;
- Kennisname van het verslag en bijlagen van de stuurgroepvergadering #4 van 30 juni 2021, waarin de resultaten van de doorrekeningen van de scenario's met het regionaal verkeersmodel Kempem werden besproken, in de zitting van 2 augustus 2021.
- Mobiliteitsstudie Zuiderkempem - nota 'Samenvatting onderzoek mobiliteitsstudie Middenkempem, kern Grobbendonk, in relatie tot de studie Zuiderkempem' – goedgekeurd op 11 oktober 2021.
- Mobiliteitsstudie Zuiderkempem - visie-elementen per doelstelling – goedgekeurd op CBS 13 december 2021 en op GR op 18 januari 2022.
- Mobiliteitsstudie Zuiderkempem - overleg verkeersonderzoeken Grobbendonk 28 maart 2022 - verslag – goedgekeurd op 13 juni 2022.
- Collegebesluit Mobiliteitsstudie Zuiderkempem - ontwerp synthesesnota op 13 juni 2022 (zie bijlage).
- Collegebesluit in de zitting van 30 mei 2023, waarin kennis is genomen van de synthesesnota
- Kennisname van het verslag en bijlagen van stuurgroep #9 van 27 september 2023 waarin het ontwerp eindrapport en actieplan is besproken - verslag – goedgekeurd op 11 december 2023.
- Collegebesluit principiële schriftelijke goedkeuring eindrapport met bijlage op 11 december 2023.

LINK NAAR HET EINDRAPPORT EN ACTIEPLAN (in hoog pixelformaat): <https://drive.google.com/drive/folders/16zCGkYHydJc4Xr1b5-QzSNV8QJT7FazM?usp=sharing>

Juridisch kader

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 eenparigheid van stemmen.

Artikel 1: De gemeenteraad neemt kennis van het eindrapport en actieplan Mobiliteitsstudie Zuiderkempen en keurt deze principieel goed, mits aandacht voor volgende bezorgdheden en opmerkingen (gunstig onder voorwaarden). De antwoorden van de provincie op de geformuleerde bezorgdheden en opmerkingen zijn voor de gemeenteraad onvoldoende.

- de doelstellingen en aanpak rond het overwegvrij spoornet van Infrabel. Er dient goedkeuring te zijn van alle betrokken lokale besturen, dit dient steeds afgestemd te worden in een overleg en er dient een studie te worden uitgevoerd. De realisatie van de streefbeeldstudie kan enkel in samenwerking met het lokaal bestuur en een samenwerkingsovereenkomst met de lokale gemeenten.

antwoord provincie: De bezorgdheid over de spooroverwegen en besluitvorming door de lokale besturen zit in volgende tekstpassage op p. 69 in het eindrapport "Hieronder een voorbeeld stappenplan, gebaseerd op de wegencategorisering, om de realisatie van een overwegvrij spoornet inzichtelijk te maken. Uiteraard zijn bij de realisatie afwijkingen mogelijk op basis van het detailstudiewerk dat moet volgen en omwille van de politieke besluitvorming." Het verder uitwerken van de streefbeeldstudie is opgenomen in het actieplan. Voor de uitvoering van dit actieplan en de realisatie van de ongelijkvloerse kruisingen zullen samenwerkingsovereenkomsten afgesloten worden en zal de mobiliteitsprocedure gevolgd worden (start- en projectnota, projectstuurgroep). Bijgevolg leidt deze opmerking niet tot tekstuele aanpassingen in het eindrapport.

- de realisatie van de fietsostrades mag niet afhankelijk zijn van het wel of niet bekomen van een akkoord over de streefbeeldstudie.

antwoord provincie: De bezorgdheid dat de realisatie van de fietsostrades niet afhankelijk mag zijn van het wel of niet bekomen van een akkoord over de streefbeeldstudies leidt niet tot aanpassingen in de eindnota. De studie legt de visie en ambitie vast om een overwegvrij spoornet en een fietsostrade te realiseren. Beide studies dienen op elkaar afgestemd te worden en zullen via een start- en projectnota besproken worden in een projectstuurgroep.

- de kilometerheffing voor vrachtverkeer op de N14 zorgt voor een pervers effect door onze dorpskern.

antwoord provincie: De bezorgdheid over het effect van de kilometerheffing voor vrachtverkeer op de N14 leidt niet tot aanpassing in de nota. Het klopt dat de tolheffing voor vrachtwagens contraproductief werkt met de mobiliteitsdoelstellingen. Het eindrapport gaat hier echter niet verder op in omdat de tolheffing een Vlaamse bevoegdheid is waarop we met deze studie geen vat op hebben. Via de vervoerregioraad is er over deze problematiek een brief geschreven aan de minister met de vraag het systeem te herbekijken.

- de problematiek van doorgaand verkeer in kern. De dorpskern van Grobbendonk wordt te zwaar belast. De acties die genomen worden in zowel de studie Middenkempen als Zuiderkempen zijn te beperkt.

Grobbendonk wil acties op korte termijn en niet op lange termijn. Vanuit provincie en Vlaanderen is de nodige ondersteuning nodig.

antwoord provincie: De bezorgdheid over doorgaand verkeer in kern leidt niet tot aanpassingen in de nota. Er zijn helaas geen andere kortetermijnoplossingen dan het invoeren van een zone 30. De gevoerde onderzoeken toonden aan dat de investering in bijkomende infrastructuur niet leidt tot het verwachte resultaat, met uitzondering van de nieuwe ontsluiting van de Industrieweg op de N13 (cf. studie Middenkempen). Het regionaal mobiliteitsplan Kempen voorziet in actie 88 in eventuele bijkomende studies.

Artikel 2: Het college van burgemeester en schepenen legt het eindrapport en actieplan Mobiliteitsstudie Zuiderkempem ter goedkeuring voor aan de gemeenteraad van april 2024, nadat de infoavonden door de provincie Antwerpen zijn georganiseerd.