

GEMEENTE GROBBENDONK – Bijeenroeping van de gemeenteraad

Gelet op de maatregelen van de federale regering met het oog op het maximaal beperken van de verspreiding van het COVID-19 virus en de verantwoordelijkheid van het lokaal bestuur om deze maatregelen mee op te volgen en te implementeren, zal de gemeenteraad en de raad voor maatschappelijke welzijn via een zitting op afstand plaatsvinden. Dit in overleg met alle fracties en na unanieme goedkeuring. Aldus wordt voldaan aan de uitdrukkelijke vraag van de federale regering om te zorgen voor continuïteit van de noodzakelijke werking van de overheidsorganen en tegelijk de risico's tot verspreiding van het virus tegen te gaan. De voorzitter van de gemeenteraad van de gemeente GROBBENDONK, verzoekt de leden van de gemeenteraad voor de eerste maal, in zitting te vergaderen op dinsdag 18 januari 2022 om 19.30 uur.

Dit document is digitaal ondertekend.

Namens de gemeenteraad:

algemeen directeur,

Daan Ceulemans

voorzitter,

Greet Van de Peer

OVERZICHT VAN DE AGENDAPUNTEN

- 1 Team Secretariaat: Maatregelen m.b.t. de verspreiding van het coronavirus - organisatie gemeenteraad en raad voor maatschappelijk welzijn - bekrachtiging
- 2 Team Secretariaat: Gemeenteraad 14 december 2021 - notulen - goedkeuring
- 3 Team Secretariaat: Voorzitter gemeenteraad P.G. - aktename
- 4 Team Secretariaat: Schepenmandaat J.V. - eedaflegging - aktename
- 5 Team Ruimte en Vergunningen: Omgevingsvergunning OMV_2021138409 - Langenheuvel 78 & Rostal zn - tracé- en lastvoorwaarden
- 6 Team Ruimte en Vergunningen: Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - conceptnota en evaluatierapport - kennisname
- 7 Team Ruimte en Vergunningen: Mobiliteitsstudie Zuiderkempen - visie-elementen per doelstelling - goedkeuring
- 8 Team Ruimte en Vergunningen: Mobiliteitsvisie Middenkempen - verslag overleg vrachtroutenetwerk Middenkempen van 14 december 2021 - kennisname - voorkeursscenario - goedkeuring
- 9 Team Ruimte en Vergunningen: Papierinzameling - invoering inzamelrecipiënten voor huis-aan-huis inzameling papier en karton - opvolging zwerfvuil en sluikstorten via Mooimakers, module "Mijn mooie straat" - kennisname
- 10 Team Ruimte en Vergunningen: Gratis grondafstand Nellesheide - sectie A, nummers 459C en 460S en sectie A, nummer 464A2 - ontwerpakte - goedkeuring
- 11 Staf van de AD: Overdracht erfpachtrecht De Langen Heuvel, secties B, nummers 157/D/2/P0000 en 157/C/2/P0000 - goedkeuring

- 12 Team Informatie en Communicatie: Klachtenbehandeling - rapportering - kennisname
- 13 Team Zorg en Gezondheid: Gemeentelijke mantelzorgpremie periode 2022-2025 - goedkeuring
- 14 Team Secretariaat: Gemeentelijke aangelegenheden - mededelingen en vraagstelling

1. Team Secretariaat: Maatregelen m.b.t. de verspreiding van het coronavirus - organisatie gemeenteraad en raad voor maatschappelijk welzijn - bekrachtiging

DE GEMEENTERAAD

MOTIVERING

Relevante voorgeschiedenis, feiten en context

Gelet op de federale fase van het crisisbeheer om de verdere verspreiding van het COVID-19 virus binnen Europa en België te beperken.

Gelet op de introductie van 'social distancing'-maatregelen die door alle supranationale gezondheidsorganisaties worden ondersteund en in alle landen genomen worden.

Gelet op de verantwoordelijkheid van het lokaal bestuur om deze maatregelen en aanbevelingen mee op te volgen en te implementeren.

Gelet op het mogelijke risico voor de openbare gezondheid en gezien de eerstvolgende gemeenteraad/ raad voor maatschappelijk welzijn plaatsvindt op 18 januari 2022.

Gelet op het feit dat de burgemeester het gezien de uitzonderlijke omstandigheden niet mogelijk acht om de algemene voorzorgsmaatregelen te garanderen tijdens een fysieke vergadering.

Gelet op de uitdrukkelijke vraag van de gouverneur om te zorgen voor de continuïteit van de noodzakelijke werking van de overheidsorganen.

Gelet op het belang om aandachtig te zijn voor kwetsbare risicogroepen en zorg te dragen voor elkaar.

Overwegende dat in de eerstvolgende zitting van de gemeenteraad dit besluit bij hoogdringendheid moet worden bekrachtigd.

Juridisch kader

Het decreet lokaal bestuur van 22 december 2017 en latere wijzigingen.

De nieuwe gemeentewet artikel 134, dat stelt dat de burgemeester bevoegd is om politieverordeningen uit te vaardigen onder de verplichting om daarvan onverwijld aan de gemeenteraad kennis te geven, met opgave van de redenen waarom zij meende zich niet tot de raad te moeten wenden, in geval van oproer, kwaadwillige samenscholing, ernstige stoornis van de openbare rust of andere onvoorziene gebeurtenissen, waarbij het geringste uitstel gevaar of schade zou kunnen opleveren voor de inwoners.

De nieuwe gemeentewet artikel 135, §2 5° dat stelt dat gemeenten tot taak hebben passende maatregelen te nemen om rampen en plagen zoals brand, epidemieën te voorkomen en het verstrekken van de nodige hulp om ze te doen ophouden.

Het politiereglement goedgekeurd in de gemeenteraad van 12 oktober 2010 en latere wijzigingen.

Adviezen

Gelet op de richtlijnen van het Agentschap Binnenlands Bestuur van 31 oktober 2020 m.b.t. vergaderingen, opleidingen, evenementen en selecties voor personeelsleden van de Vlaamse overheid.

Gelet op het belang dat de leden van de vergadering deontologisch omgaan met een alternatieve vorm van vergaderen, om de beslotenheid van de vergadering te garanderen, en de democratische principes maximaal te respecteren.

ONTWERPBESLUIT

Artikel 1: Onder voorbehoud van bekrachtiging door de gemeenteraad en raad voor maatschappelijk welzijn moet de gemeenteraad van 18 januari 2022 en raad voor maatschappelijk welzijn van 18 januari 2022 achter gesloten deuren plaatsvinden.

Artikel 2: Gelet op de mogelijkheden binnen het lokaal bestuur, de voorzitter van de gemeenteraad/raad voor maatschappelijk welzijn met hoogdringendheid verzoeken, in overleg met de fracties en raadsleden, de gemeenteraad en raad voor maatschappelijk welzijn van 18 januari 2022 via een zitting op afstand te organiseren voor hoogdringende agendapunten.

Artikel 3: Dit besluit wordt bekendgemaakt bij aanplakking en volgens de bepalingen van het decreet lokaal bestuur.

Artikel 4: Een afschrift van dit besluit wordt bezorgd aan:
Voorzitter gemeenteraad en raad voor maatschappelijk welzijn
Fractievoorzitters

2 Team Secretariaat: Gemeenteraad 14 december 2021 - notulen - goedkeuring

DE GEMEENTERAAD

ONTWERPBESLUIT

De notulen van de gemeenteraad van 14 december 2021 worden goedgekeurd.

3 Team Secretariaat: Voorzitter gemeenteraad P.G. - aktename

DE GEMEENTERAAD

MOTIVERING

Relevante voorgeschiedenis, feiten en context

In zitting van de installatievergadering van 3 januari 2019 werd de voorgedragen kandidaat-voorzitter, Greet Van de Peer, verkozen verklaard als voorzitter van de gemeenteraad met ingang van 3 januari 2019, 19u42 tot 31 december 2021. Vanaf 1 januari 2022 zou Johan Verhaegen het mandaat van voorzitter van de gemeenteraad opnemen voor de resterende duurtijd.

In zitting van de gemeenteraad van 14 december 2021 werd akte genomen van de afstandname van Johan Verhaegen als opvolgend voorzitter van de gemeenteraad.

Een akte van voordracht van kandidaat-voorzitter op naam van Peggy Goormans werd overhandigd aan de algemeen directeur op 6 december 2021. In zitting van de gemeenteraad van 14 december 2021 werd akte genomen van deze tijdige en ontvankelijke voordrachtsakte. De akte maakt geen melding van een einddatum van het mandaat noch van diegene die haar zal opvolgen voor de resterende duur van het mandaat.

De kandidaat-voorzitter heeft de voorgeschreven eed als gemeenteraadslid afgelegd en er dient geen specifieke eed als voorzitter van de gemeenteraad te worden afgelegd.

De voorzitter van de gemeenteraad is van rechtswege de voorzitter van de raad voor maatschappelijk welzijn.

Juridisch kader

Het decreet lokaal bestuur van 22 december 2017 en latere wijzigingen.

ONTWERPBESLUIT

Artikel 1: De voorgedragen kandidaat-voorzitter, mevrouw Peggy Goormans, wordt verkozen verklaard als voorzitter van de gemeenteraad.

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

Team HRM & Secretariaat

Team Informatie & Communicatie

4 Team Secretariaat: Schepenmandaat J.V. - eedaflegging - aktename

DE GEMEENTERAAD

MOTIVERING

Relevante voorgeschiedenis, feiten en context

Op 14 december 2021 heeft de gemeenteraad akte genomen van het ontslag als schepen van Ulrik Anthonis, met ingang van 1 januari 2022.

Op 6 december 2021 heeft de algemeen directeur een akte van voordracht van één kandidaat-schepen ontvangen. Johan Verhaegen wordt voorgedragen als kandidaat-schepen om Ulrik Anthonis als ze schepen te vervangen voor de resterende duurtijd van de legislatuur.

In zitting van de gemeenteraad van 14 december 2021 werd akte genomen van de ontvankelijke voordrachtsakte van kandidaat-schepen Johan Verhaegen.

Voor het mandaat aanvaard wordt, legt de schepen in openbare zitting van de gemeenteraad de volgende eed af: "*Ik zweer de verplichtingen van mijn mandaat trouw na te komen.*" in handen van de burgemeester.

Juridisch kader

Het decreet lokaal bestuur van 22 december 2017 en latere wijzigingen.

Bijkomende motivering

De burgemeester is van rechtswege de voorzitter van het vast bureau en de schepenen zijn van rechtswege de leden van het vast bureau.

De rang die de schepenen innemen, is van rechtswege de rang die ze innemen als lid van het vast bureau.

ONTWERPBESLUIT

Artikel 1: Aktename van de eedaflegging van Johan Verhaegen als schepen, in openbare zitting en in handen van de burgemeester.

Artikel 2: Johan Verhaegen is derhalve als schepen aangesteld ter vervanging van de heer Ulrik Anthonis met ingang van 18 januari 2021.

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

Team HRM & Secretariaat

Team Informatie & Communicatie

5 Team Ruimte en Vergunningen: Omgevingsvergunning OMV_2021138409 - Langenheuvel 78 & Rostal zn - tracé- en lastvoorwaarden

DE GEMEENTERAAD

MOTIVERING

Relevante voorgeschiedenis, feiten en context

Op 30 augustus 2021 diende Christophe Sterkens voor studie bureau Verhaert de omgevingsaanvraag in voor het verkavelen van percelen voor het creëren van 1 halfopen bebouwing en 1 open bebouwing, met als adres Langenheuvel 78 en Rostal zn, 2288 Grobbendonk. Kadastraal is het perceel gekend als afdeling 2 sectie B nrs. 393A, 393L en deel van nr. 267Y. De omgevingsaanvraag heeft omgevingsloketnummer OMV_2021138409. Het resultaat van het ontvankelijkheids- en volledigheidsonderzoek werd verzonden op 28 september 2021.

Juridisch kader

Artikel 162 van de grondwet.

Artikel 40 en 41 van het decreet over het lokaal bestuur

Decreet van 28 april 1993 houdende regeling, voor het Vlaamse Gewest, van het administratief toezicht op de gemeenten.

Artikel 31 van het decreet betreffende de omgevingsvergunning

§ 1. Als de aanvraag de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg omvat, roept het college van burgemeester en schepenen, in voorkomend geval op verzoek van de bevoegde overheid, vermeld in artikel 15, de gemeenteraad samen om te beslissen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van de gemeenteweg.

De gemeenteraad spreekt zich uit over de ligging, de breedte en de uitrusting van de gemeenteweg, en over de eventuele opname in het openbaar domein. Hierbij wordt rekening gehouden met de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, en in voorkomend geval met het gemeentelijk beleidskader en afwegingskader, vermeld in artikel 6 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen. De gemeenteraad kan daarbij voorwaarden opleggen en lasten verbinden, die de bevoegde overheid in de eventuele vergunning opneemt.

Artikel 3 en 4 van het decreet houdende de gemeentewegen

Artikel 3: Dit decreet heeft tot doel om de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van de gemeentewegen te vrijwaren en te verbeteren, in het bijzonder om aan de huidige en toekomstige behoeften aan zachte mobiliteit te voldoen.

Om de doelstelling, vermeld in het eerste lid, te realiseren voeren de gemeenten een geïntegreerd beleid, dat onder meer gericht is op:

1° de uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau;

2° de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen, zowel op recreatief als op functioneel vlak.

Artikel 4.

Bij beslissingen over wijzigingen van het gemeentelijk wegennet wordt minimaal rekening gehouden met de volgende principes:

1° wijzigingen van het gemeentelijk wegennet staan steeds ten dienste van het algemeen belang;

2° een wijziging, verplaatsing of afschaffing van een gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel die afdoende wordt gemotiveerd;

3° de verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen worden steeds in acht genomen;

4° wijzigingen aan het wegennet worden zo nodig beoordeeld in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief;

5° bij de afweging voor wijzigingen aan het wegennet wordt rekening gehouden met de actuele functie van de gemeenteweg, zonder daarbij de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen.

De verkavelingsaanvraag omvat de tracéwijziging, verbreding of opheffing van bestaande gemeentelijke verkeerswegen.

De gemeenteraad dient een besluit over de zaak van de wegen te nemen, alvorens het college van burgemeester en schepenen over de verkavelingsaanvraag kan beslissen.

Bijkomende motivering

Toetsing aan de regelgeving en de stedenbouwkundige voorschriften en toetsing aan de goede ruimtelijke ordening

De aanvraag situeert zich in het vastgestelde gewestplan Herentals - Mol: origineel gewestplan volgens KB van 28 juli 1978 met bestemming woongebied.

De woongebieden zijn bestemd voor wonen, alsmede voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare

nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen, voor agrarische bedrijven. Deze bedrijven, voorzieningen en inrichtingen mogen echter maar worden toegestaan voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.

De aanvrager heeft een verkaveling ingediend voor twee loten. Lot 1 is gelegen op de hoek van de Langenheuvel en Rostal en lot 2 is gelegen langs Rostal. De aanvrager wenst de bestaande weg 'Rostal' die ook verder loopt in het agrarisch gebied en een gedeelte van de 'Veldweg' die nog in zijn bezit zijn hierbij over te dragen aan de gemeente Grobbendonk.

De grond die de aanvrager wenst over te dragen is kadastraal gekend als 2de Afdeling Sectie B nr. 393L zoals afgebeeld in gele kleur op het bijgevoegde plan grondafstand (Lot A met een oppervlakte van 2045 m²), behoort momenteel nog niet tot het openbaar domein. Voornoemde eigendommen worden afgestaan, voor vrij en onbelast, zonder kosten voor de gemeente en op haar eerste verzoek.

Het eigendom is niet gelegen binnen de grenzen van een goedgekeurd bijzonder plan van aanleg of en ruimtelijk uitvoeringsplan.

De gemeenteraad dient een besluit over de zaak van de wegen te nemen, alvorens het college van burgemeester en schepenen over de verkavelingsaanvraag kan beslissen.

Openbaar onderzoek

Het openbaar onderzoek werd gehouden door aanplakking op de gewone aanplakplaatsen, van 8 oktober 2021 tot 6 november 2021.

Er werd 1 bezwaarschrift ingediend.

Behandeling van het bezwaar:

1. De voorgestelde "ontworpen rooilijn" was al eerder in 2016/17 het onderwerp van een, voor zover bekend niet goedgekeurde, verkavelingsaanvraag voor de achterliggende gronden tussen Langenheuvel en Rostal huisnrs 26 en 37 en de Veldweg.

Standpunt gemeente: De voorliggende aanvraag voorziet in de overdracht van het goed 2de Afdeling Sectie B nr. 393L aan de gemeente Grobbendonk. De gemeente dient voorliggende aanvraag te beoordelen op haar merites. Bezwaar wordt niet weerhouden

1. Het valt niet in te zien waarom de huidige rooilijn aan de kant van de woning Langenheuvel 76, naast de woning, tot aan de woning Rostal 37 westwaarts met ongeveer 1,50 meter dient verlegd te worden dwars door de huidige woning Langenheuvel 76.

Standpunt gemeente: Voorliggende aanvraag handelt over een verkavelingsaanvraag aan de overzijde van de 'Rostal' ten aanzien van het huis Langenheuvel nr. 76. De aanvraag voorziet in overdracht van stuk grond in eigendom van aanvragers aan de gemeente Grobbendonk om opgenomen te worden in het openbaar domein. Er is geen goedgekeurde rooilijn aanwezig. Op het verkavelingsplan is door de aanvrager ten indicatieve titel een toekomstige mogelijke rooilijn aangegeven. Noch de gemeente Grobbendonk, noch de eigenaars van huis Langenheuvel 76 zijn door een indicatieve aanduiding door een aanvrager van een omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden gebonden. Als de gemeente Grobbendonk een rooilijnplan wenst op te maken voor 'Rostal', zal zij hiervoor de gepaste procedures volgen. In kader van de voorliggende omgevingsvergunning en de overdracht van de grond wordt het bezwaar wordt niet weerhouden.

1. De achterliggende bebouwde en vergunde eigendommen op de Rostal 26-32, in rechte lijn achter de loten 1 en 2 Langenheuvel 78, langs de oosterlijke zijde van de Rostal moesten in het verleden (recent woning nr 30) of zullen in de toekomst een ruime strook grond moeten afstaan voor de rooilijn of het aangepaste wegtracé Rostal.

Standpunt gemeente: De voorliggende aanvraag dient op haar merites te worden beoordeeld, daarbij kan geen rekening worden gehouden met prognoses uit het oogpunt van bezwaarindiener die de grenzen van voorliggende aanvraag te buiten gaan. Bezwaar wordt niet weerhouden

1. Minstens dient de weg met een lichte asverlegging naar het oosten te worden verlegd tussen de loten 1 en 2 en de woning nr 76, zodat het eigendom nr 76 geen enkele last dient te dragen van huidige verkavelingsaanvraag.

Standpunt gemeente: De voorliggende aanvraag dient op haar merites te worden beoordeeld, daarbij kan geen rekening worden gehouden met wensen en verzuchtingen uit het oogpunt van bezwaarindiener die de grenzen van voorliggende aanvraag te buiten gaan. Bezwaar wordt niet weerhouden

1. De huidige oostwaarts gelegen vuilwaterriool (DWA) vanaf Rostal 26/37 tot aan de Langenheuvel komt dan ook volledig op de nieuwe verbrede private weg Rostal te liggen.

Standpunt gemeente: Dit is al zo in de bestaande toestand. De riolering bevindt zich in de wegenis van 'Rostal' die evenwel nog eigendom is van de aanvragers. De aanvragers wensen de gemeenteweg 'Rostal' over te dragen aan de gemeente Grobbendonk. Bezwaar wordt niet weerhouden.

1. Lot 1 zijn westelijke gevel en fundering pal op, minstens vlak naast deze riool zal komen.

Standpunt gemeente: Bestaande riolering ligt in het midden van de over te dragen weg ter hoogte van de voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag voor het verkavelen van gronden. De riolering ligt op ca. 7 m van de toekomstige gevel van lot 1, zodanig dat het onwaarschijnlijk lijkt dat hieromtrent problemen zouden ontstaan. Bovendien heeft dit bezwaar geen betrekking op de zaak der wegen. Bezwaar wordt niet weerhouden

1. Te worden bekeken met de rioolbeheerders

Standpunt gemeente: Fluvius gaf op 14 oktober 2021 voorwaardelijk gunstig advies en heeft geen opmerkingen gemaakt over de aspecten waarnaar bezwaardiener verwijst. Bezwaar wordt niet weerhouden.

Adviezen

Fluvius gaf op 14 oktober 2021 voorwaardelijk gunstig advies.

Pidpa gaf op 29 september 2021 voorwaardelijk gunstig advies.

Telenet gaf op 12 oktober 2021 voorwaardelijk gunstig advies.

Proximus heeft aangegeven geen uitbreidingen voor de aansluiting van dit project.

Watertoets

Het ontwerp voldoet aan de vereisten van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juli 2013 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater.

Overeenkomstig artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het algemeen waterbeleid (B.S. 18 juli 2003) werd het ontwerp onderworpen aan de watertoets. Het voorliggende project heeft een beperkte oppervlakte en ligt niet in een recent overstroomd gebied of een overstromingsgebied, zodat in alle redelijkheid geoordeeld kan worden dat geen schadelijk effect wordt veroorzaakt in de plaatselijke waterhuishouding, noch dat dit mag verwacht worden ten aanzien van het eigendom in aanvraag.

Advies gemeentelijk omgevingsambtenaar

Het college van burgemeester en schepenen heeft kennis genomen van het advies van de omgevingsambtenaar, uitgebracht op 23 december 2021.

De omgevingsambtenaar heeft volgende elementen aangewezen om te worden opgenomen in voorliggende beslissing: De aanvraag is principiële in overeenstemming met de voorschriften of voorwaarden van het geldende gewestplan. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt kan geen bezwaar gemaakt worden tegen deze verkaveling. De aanvraag is inpasbaar in de omgeving en de goede ruimtelijke ordening wordt niet in het gedrang gebracht.

De aanvraag wordt voorwaardelijk gunstig geëvalueerd.

De gemeentelijk omgevingsambtenaar wijst hierbij specifiek op volgende overwegingen:

Toetsing aan de goede ruimtelijke ordening

- functionele inpasbaarheid: het voorzien van 2 eengezinswoningen op deze locatie is functioneel inpasbaar.
- mobiliteitsaspect: het betreft een bestaande gemeenteweg die nog niet is opgenomen in het openbaar domein. De verwachte verkeersdruk zal hierdoor niet wijzigen.
- schaal: de aanvraag past zich wat betreft schaal in binnen haar onmiddellijke omgeving.
- ruimtegebruik en bouwdichtheid: de loten variëren tussen de 397m² en 384m², wat op deze locatie en onder de voorgestelde vorm een aanvaardbare bouwdichtheid oplevert.
- visueel-vormelijke aspecten: de visuele eenheid binnen de verkaveling kan gegarandeerd worden.
- bodemreliëf: er worden geen significante reliëfwijzigingen voorzien.
- hinderaspecten: het gevraagde zal niet leiden tot buitenmaatse hinder.

Toetsing aan de voorschriften

De aanvraag is in overeenstemming met de voorschriften van het vastgestelde gewestplan.

Omschrijving omgeving van het perceel

De omgeving van het perceel wordt gekenmerkt door eengezinswoningen langs Langenheuvel. Verderop langs Rostal komen binnen het een agrarisch gebied nog woningen voor.

Beoordeling externe adviezen

De omgevingsambtenaar sluit zich aan bij de ingewonnen adviezen. De voorwaarden zoals gesteld in de verleende adviezen dienen te worden opgelegd als voorwaarden in de vergunning.

ONTWERPBESLUIT

Artikel 1: Het tracé van de overdracht van de weg zoals aangegeven op het bijgevoegde plan goed te keuren. Dit plan maakt integraal deel uit van dit besluit.

Artikel 2: Vooraleer de vergunning kan afgeleverd worden, dient de aanvrager zich te verbinden om de eigendom van de in de plannen aangegeven openbare wegen, aanhorigheden en nutsvoorzieningen evenals de gronden waarop ze aangelegd worden, vrij en onbelast, en zonder kosten voor de gemeente, gratis af te staan aan de gemeente. Zij zullen worden opgenomen in het openbaar domein.

6. 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 Industrieweg Grobbendonk op N13 afrit Herentas-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 wegcategorisering 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: Vossenberg 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: Booischotseweg tussen Hulshout en Booischot
- 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 wegencategorisering 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 0 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.

ONTWERPBESLUIT

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

7. 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: 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 calamiteitenroute 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 Fietsrouten netwerk 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.

ONTWERPBESLUIT

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

Volgende 3 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. 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 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 calamiteitenroute 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

8 Team Ruimte en Vergunningen: Mobiliteitsvisie Middenkempen - verslag overleg vrachtroutenetwerk Middenkempen van 14 december 2021 - kennisname - voorkeurscenario - goedkeuring

DE GEMEENTERAAD

MOTIVERING

Relevante voorgeschiedenis, feiten en context

De mobiliteitsvisie zoals omschreven in de Mobiliteitsstudie Middenkempen en het actieplan worden vertaald naar concrete acties op het terrein. De provincie Antwerpen neemt hierbij een coördinerende rol op. Eén van de doelstellingen is het weren van doorgaand vrachtverkeer doorheen het gebied. Een verbod voor vrachtverkeer van meer dan 3,5 ton is het uitgangspunt.

Het knelpunt zijn vooral de doorgaande routes tussen de E34 en E313. Daarbij speelt het zoekverkeer van/naar het ENA-gebied een grote rol. Vrachtverkeer dient zoveel mogelijk op de snelwegen te rijden. De N14 is momenteel opgenomen als vrachtroute, conform de wegencategorisering rijdt het vrachtverkeer beter op de N14 dan door de dorpskernen van Grobbendonk en andere gemeenten.

Op 14 december 2021 vond een overleg plaats betreffende vrachtroutes en tonnagebeperkingen in de Middenkempen. In bijlage gaat het verslag en de bijhorende presentatie.

Er worden 2 mogelijke concepten voorgesteld: concept 1 waarbij men de regio aanziet als één grote zone en handhaving gebeurt via ANPR op lange trajecten en concept 2 waarbij er ingegrepen wordt op cruciale punten en handhaving gebeurt via ANPR op korte trajecten.

Concept 1: controle is moeilijk, bepalen welke tijdsvakken aan deze langere trajecten gekoppeld worden. De rechter is bovendien onafhankelijk: wat met vrijspraak op basis van tankbeurt, aankoop krantenwinkel, enz.? Het kan bovendien een economische keuze zijn om langs de lokale wegen te rijden om file te vermijden en sneller op bestemming te zijn.

Concept 2: biedt een veelheid aan korte stukken in een middengebied waarbij we een tijdsvak kunnen koppelen aan de camera's. Meerdere trajecten, dus meer boetes mogelijk. In het voorstel wordt in Bevrijdingsstraat een controletraject voorzien. Bedrijven binnen de zone, bewoners met vrachtwagens, vaste leveranciers, marktwagens, lijnbussen, enz. komen op een *white list* beheerd door de gemeente of de politiezone. Er mogen bovendien geen alternatieven voorhanden zijn dus betekent dit fysieke knips in woonwijken en landschapskamers.

Het beheer van een white list en de toegangs aanvragen zorgen voor een hoge personeelskost. We wensen op geen enkele manier onze lokale handelaars en handelaars uit de nabije omgeving te hypothekeren of te beperken in hun economische activiteiten.

Bedrijven maken een financieel-economische reflex. Als de baten opwegen tegen de kosten zullen ze door de Middenkempen blijven rijden. Er bestaat vandaag reeds een kilometerheffing voor vrachtverkeer. De wegen waar je het vrachtverkeer naar stuurt, dienen vrij te zijn van kilometerheffing. Zo kan je het vrachtverkeer al zeer sterk gaan sturen. Nu bereik je het tegenovergestelde effect door de kilometerheffing toe te passen op de voornaamste vrachtroutes (snelwegen en N14).

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.

AC000315 We werken samen met andere partners aan de uitvoering van het actieplan mobiliteitsstudie Middenkempen.

ONTWERPBESLUIT

Artikel 1: Kennisname van het verslag van het overleg vrachtroutenetwerk Middenkempen van 14 december 2021.

Artikel 2: Voorkeur voor scenario 1 binnen de huidig voorgestelde concepten.

Artikel 3: Vraag tot uitwerken van een 3de scenario met dezelfde doelstelling maar met inzet van andere middelen, zoals een aanpassing van de kilometerheffing waarbij een heffing ingevoerd wordt op lokale wegen en N13 en op de wegen waar we het vrachtverkeer wensen een laag of nultarief ingevoerd wordt.

Artikel 4: Een afschrift van dit besluit wordt bezorgd aan:

Politiezone Neteland

Provincie Antwerpen, dienst mobiliteit

9 Team Ruimte en Vergunningen: Papierinzameling - invoering inzamelrecipiënten voor huis-aan-huis inzameling papier en karton - opvolging zwerfvuil en sluikstorten via Mooimakers, module "Mijn mooie straat" - kennisname

DE GEMEENTERAAD

MOTIVERING

Relevante voorgeschiedenis, feiten en context

Dat papier een grondstof is en geen afvalstof heeft de gemeente Grobbendonk al een heel lange tijd ter hand genomen.

De gemeente Grobbendonk heeft al veel inspanningen gedaan om het inzamel gedrag van de burgers te richten naar voorkomen en selectieve inzameling.

De inzameling op het recyclagepark en de inzameling via de dropzones zijn daarvoor een belangrijke insteek geweest.

De dropzones kennen de nodige problematieken. De netheid van de omgeving rond deze zone is een belangrijk aandachtspunt en is één van de gevoeligste plaatsen voor sluikstorten. Het kan afval aantrekken dat er helemaal niet thuishoort zoals bv afvalzakken. Van zodra er wat naast de containers wordt gezet, oogt de plaats meteen slordig en lijkt het een toelating voor de volgende gebruiker om ook afval naast de container achter te laten.

In verband met de problematiek van zwerfvuil, sluikstort en afvaltoerisme o.a. aan de dropzones, zal via het opgestarte project Mooimakers, gedurende de komende zes maanden, de monitoring van deze problematiek en de arbeidsinzet verder uitgewerkt worden. Het actieplan dat samen met OVAM uitgewerkt wordt in dit project, zal zorgen voor een optimalisatie ter voorkoming van deze problematiek.

De inzameling aan huis kan voor de ophalers verbeterd worden, meer bepaald i.v.m. de arbeidsbelasting, door het gebruik van papiercontainers.

Ook de inwoners moeten het papier en karton niet meer tillen als ze het buiten zetten. Het papier moet niet meer verzameld worden in kartonnen dozen of samengebonden worden in pakketjes. Oud papier en karton kan nu netjes en droog in een gesloten container, waardoor het aangeboden papier ook niet meer kan wegwaaien.

Hier had IOK Afvalbeheer, Antwerpseweg 1, 2440 Geel een voorstel gedaan voor de huis-aan-huis ophaling van papier en karton.

De raad van bestuur van IOK Afvalbeheer heeft volgende modaliteiten voor de inzameling van papier/karton in container goedgekeurd:

- Elk aansluitpunt heeft recht op een gratis papiercontainer overeenkomstig onderstaande toekenningsregels:
- Standaardvolume = 240 l.
- Bij specifieke woonvormen kunnen er, in onderling overleg verzamelcontainers van 240 l en/of 1.100 l ter beschikking worden gesteld. Indien hierover geen consensus wordt bekomen, ontvangt elk aansluitpunt een papiercontainer van 240 l of 40 l.
- Bij specifieke omstandigheden kan er in onderling overleg een container van 40 l ter beschikking gesteld worden.
- Elk gezin kan max. een 240 l container bekomen.
- Overige aansluitpunten kunnen max. een 240 l en/of een 1.100 l bekomen.

- Indien het aansluitpunt besluit om de container te weigeren, dan staat het aansluitpunt in om het papier en karton aan te leveren op het containerpark aangezien een huis-aan-huisinzameling niet langer mogelijk is.
- De papiercontainer blijft eigendom van IOK Afvalbeheer.
- De papiercontainer dient verbonden te blijven aan het adres waar hij is geleverd. Bij verhuizing is het de inwoner niet toegestaan om de papiercontainer mee te nemen naar een nieuw adres.
- De inwoners zijn persoonlijk verantwoordelijk voor het deugdelijk gebruik en onderhoud van de papiercontainer. Onder deugdelijk gebruik wordt begrepen dat de papiercontainer uitsluitend mag aangewend worden voor de opslag van papier/karton.
- Indien wordt vastgesteld dat een container gedurende 1 jaar of langer niet werd gebruikt voor het aanbieden van papier/karton dan behoudt IOK Afvalbeheer het recht om de container terug op te halen.
- In geval van schade (behoudens onrechtmatig gebruik) of diefstal van de papiercontainer zal IOK Afvalbeheer voorzien in vervanging.

Op het overleg met IOK Afvalbeheer en gemeente in de zomer van 2021 werden vragen gesteld door de gemeente in verband met de mogelijke inzameling papier en karton specifiek voor de gemeente Grobbendonk.

Hierbij werden op volgende vragen door IOK Afvalbeheer de volgende antwoorden gegeven:

- De gemeente Grobbendonk vraagt dat inwoners zelf het volume kunnen bepalen van hun papiercontainer (40 of 240 l)?
Antwoord IOK Afvalbeheer = ja.
- Inwoners zijn niet verplicht om een papiercontainer te nemen, ze mogen hun papier ook naar het recyclagepark of de dropzones in de gemeente brengen?
Antwoord IOK Afvalbeheer = ja.

Er werd door het team Ruimte & Vergunningen een aantal mails verstuurd om de antwoorden op voorgaande vragen op mail te mogen ontvangen. Hierop heeft IOK Afvalbeheer gedeeltelijk op geantwoord (zie bijlage).

Om verder werk te maken van een duurzame inzameling van papier en karton, zal het soms afwijkend gedrag van sluikestorters en zwerfvuildebutanten geëvalueerd en beheerst worden. De evaluatie en beheersing van de problematiek van sluikestorten dat voorkomt op verschillende plaatsen in de gemeente (o.a. speelterreinen, glasbollen, dropzones, bosgebied, ...) worden verder opgenomen via het project Mooimakers. Dit is een project dat gesubsidieerd wordt door de Vlaamse overheid. Het doel van het project is om het sluikestorten via opvolging en opmaak van een actieplan zoveel mogelijk terug te dringen. Via dit project zal de gemeente over een gratis online opvolging beschikken om straatafvalbakjes maar ook de dropzones goed op te volgen naar functioneren, naar wangedrag van sluikestorters en naar de inzamel hoeveelheden.

Vanaf begin januari zullen met dit online pakket "Mijn mooie straat" de dropzones opgevolgd worden. Rapportage gebeurt na de eerste opvolging.

Adviezen

Een algemene communicatie over de verschillende inzamelmethoden van papier en karton zal door de gemeente opgemaakt worden.

De communicatie over het gebruik en de verdeling van de papierbakken met de burgers zal door IOK Afvalbeheer opgemaakt. De communicatie van IOK Afvalbeheer zal ter goedkeuring voorgelegd worden aan het gemeentebestuur.

In deze communicatie moet IOK Afvalbeheer opnemen/ vermelden dat elke inwoner de keuze heeft tussen geen container, een 40 l container of een 240 l container voor inzameling van papier en karton.

Na goedkeuring zal IOK Afvalbeheer de communicatie 'algemene deel en deel papierbakken' gezamenlijk versturen aan de inwoners van de gemeente Grobbendonk.

ONTWERPBESLUIT

Artikel 1: Het college van burgemeester en schepenen vraagt aan IOK Afvalbeer de invoering van containers voor de huis-aan-huisinzameling van papier en karton uit te rollen en dit op voorwaarde dat het een gratis pakket is en dat de inwoners de keuze krijgen om te opteren voor:

- geen container voor inzameling papier en karton
- een 40 l container voor inzameling papier en karton
- een 240 l container voor inzameling papier en karton.

Artikel 2: De algemene communicatie over de verschillende inzamelingsmogelijkheden van papier en karton zal door de gemeente opgemaakt worden. De communicatie over de papiercontainers en verdeling ervan zal door IOK Afvalbeheer opgemaakt worden en aan het gemeentebestuur voorgelegd worden ter goedkeuring. De verdeling van de communicatie (algemeen en specifiek) evenals de verdeling van de containers zal IOK Afvalbeheer op zich nemen. In deze communicatie moet IOK Afvalbeheer opnemen/ vermelden dat elke inwoner de keuze heeft tussen geen container, een 40 l container of een 240 l container voor inzameling van papier en karton.

Artikel 3: De opvolging van de dropzones te voorzien door de teams van de gemeente en de Mooimakers-coach. Het online pakket van Mooimakers zal gebruikt worden voor de opvolging en voor de rapportering.

Artikel 4: Overleg in te plannen met de coach van Mooimakers voor de online opvolging dropzones.

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

IOK Afvalbeheer

Team Uitvoering & Onderhoud

Team Financieel Management

Team Ruimte & Vergunningen

Team Informatie & Communicatie

10 Team Ruimte en Vergunningen: Gratis grondafstand Nellesheide - sectie A, nummers 459C en 460S en sectie A, nummer 464A2 - ontwerpakte - goedkeuring

DE GEMEENTERAAD

MOTIVERING

Relevante voorgeschiedenis, feiten en context

Betrokkenen, doen overdracht van:

- 1) Een perceeltje grond, gelegen ter plaatse "Nellesheide", volgens titel onder grotere oppervlakte kadastraal bekend sectie A, nummers 459C en 460S, thans kadastraal bekend, sectie A, nummer 459MP0000, met een oppervlakte van driehonderd en acht vierkante meter.
- 2) Een perceeltje grond, gelegen ter plaatse "Nellesheide", volgens titel onder grotere oppervlakte kadastraal bekend, sectie A, nummer 464A2, thans kadastraal bekend, sectie A, nummer 464M2P0000, met een oppervlakte van honderd tweeëntwintig vierkante meter.

Ontwerpakte opgemaakt door notarisvennootschap Goossens, Verwerft & Scheurweghs te Grobbendonk.

ONTWERPBESLUIT

Artikel 1: De percelen grond, gelegen aan sectie A, nummer 464A2, 459C en 460S op te nemen in het openbaar domein.

Artikel 2: Het terzake ingediende dossier met ontwerpakte wordt goedgekeurd.

Artikel 3: De voorzitter van de gemeenteraad en de algemeen directeur worden gemachtigd om akte en alle erop betrekking hebbende stukken namens de gemeente mede te ondertekenen.

Artikel 4: Alle onkosten verbonden aan deze opdracht zijn ten laste van de afstanddoeners.

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

Team Financieel Management

Team Ruimte & Vergunningen

Notarisvennootschap Goossens, Verwerft & Scheurweghs, Wijngaardstraat 40 te 2280 Grobbendonk

11. Staf van de AD: Overdracht erfpachtrecht De Langen Heuvel, secties B, nummers 157/D/2/P0000 en 157/C/2/P0000 - goedkeuring

DE GEMEENTERAAD

MOTIVERING

Relevante voorgeschiedenis, feiten en context

Bij akte verleden voor notaris Goossens op 27 maart 1997 verleende de gemeente Grobbendonk een erfpachtrecht voor 99 jaar aan een aantal eigenaars van aanliggende percelen met betrekking tot een aantal percelen waaronder deze gekend onder nummer sectie B, nummer 157/D/2/P0000 (oppervlakte 91m²) en sectie B, nummer 157/C/2/P0000 (oppervlakte 91m²).

Betrokkenen kopen een woonhuis op en perceel grond aan gelegen te Putrand 12. Percelen gekend onder nummer 157/D/2/P0000 en nummer 157/C/2/P0000 zijn aanliggende percelen. Het recht van erfpacht op deze beide percelen werd door de gemeente toegekend aan de verkoper. Betrokkenen wensen het recht van erfpacht over te nemen voor de resterende duur van de overeenkomst.

ONTWERPBESLUIT

Artikel 1: De ontwerpakte opgemaakt door de vennootschap "Notarissen Goossens, Verwerft & Scheurweghs" met zetel Wijngaardstraat 40 te 2280 Grobbendonk wordt goedgekeurd.

Artikel 2: Alle kosten verbonden aan deze erfpacht zijn ten laste van de erfpachters.

Artikel 3: De voorzitter van de gemeenteraad en de algemeen directeur worden gemachtigd om de akte en alle erop betrekking hebbende stukken namens de gemeente mede te ondertekenen.

Artikel 4: Een afschrift van dit besluit wordt bezorgd aan:

Team Financieel Management

Team Ruimte & Vergunningen

Notarisvennootschap Goossens, Verwerft & Scheurweghs, Wijngaardstraat 40 te 2280 Grobbendonk

12. Team Informatie en Communicatie: Klachtenbehandeling - rapportering - kennisname

DE GEMEENTERAAD

MOTIVERING

Relevante voorgeschiedenis, feiten en context

Elk lokaal bestuur dient een systeem voor klachtenbehandeling te voorzien dat georganiseerd wordt op ambtelijk niveau en maximaal onafhankelijk is van de diensten waarop klachten betrekking hebben. Jaarlijks dient aan de gemeenteraad gerapporteerd te worden over de ingediende klachten tegen het lokaal bestuur. Bijgevoegd verslag bundelt de klachten die zijn binnengekomen in 2021.

Juridisch kader

Besluit van het college van burgemeester en schepenen van 12 februari 2018 betreffende de wijziging van klachtencoördinator.

Decreet lokaal bestuur van 21 december 2017, titel 6, hoofdstuk 1, klachtenbehandeling.

Gemeenteraadsbesluit van 20 januari 2009 betreffende goedkeuring reglement klachtenbehandeling.

ONTWERPBESLUIT

Artikel 1: Kennisname van het verslag van de binnengekomen klachten voor de periode van 1 januari 2021 tot en met 31 december 2021.

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

Stafmedewerker Beleid & Juridische zaken

Vlaamse Ombudsdienst, Leuvenseweg 86, 1000 Brussel

13 Team Zorg en Gezondheid: Gemeentelijke mantelzorgpremie periode 2022-2025 - goedkeuring

DE GEMEENTERAAD

MOTIVERING

Relevante voorgeschiedenis, feiten en context

De inzet van mantelzorgers in een gemeente is onontbeerlijk en dient door het lokaal bestuur gewaardeerd te worden. Dit kan door ondersteuning en begeleiding te bieden, informatie en vorming te verstrekken en lotgenotencontact te organiseren en stimuleren, maar ook door het uitkeren van een mantelzorgpremie.

Daar de coronacrisis voor vele mantelzorgers een extra zware periode was die vaak extra kosten met zich meebracht, werd in de vergadering van het college van burgemeester en schepenen van 31 augustus 2020 de goedkeuring gegeven om een bedrag van 10.000 euro van de Vlaamse middelen, toegekend om de lokale armoede, deels versterkt/gerealiseerd door COVID-19, te bestrijden, te besteden aan het ondersteunen van mantelzorgers die financieel beperkte middelen hebben.

Door het team Zorg & Gezondheid werd een voorstel uitgewerkt om aan de mantelzorgers met beperkte financiële middelen een éénmalige mantelzorgpremie toe te kennen.

Het bestuur heeft in haar beleidsplan duidelijk geopteerd om de mantelzorgpremie te hervormen en nieuw leven in te blazen. Het is dan ook aangewezen om de mantelzorgpremie ook toe te kennen aan alle mantelzorgers, zonder rekening te houden met de financiële middelen.

Juridisch kader

Het decreet lokaal bestuur van 22 december 2017 en latere wijzigingen.

Beslissing omtrent de besteding Vlaamse subsidies voor de bestrijding van armoede toegekend i.k.v. COVID-19 goedgekeurd in het college van burgemeester en schepenen van 31 augustus 2020.

Beslissing tot goedkeuring van het reglement gemeentelijke mantelzorgpremie lokaal bestuur Grobbendonk in functie van het relanceplan corona in de gemeenteraad van 15 september 2020.

Beslissing tot goedkeuring van het reglement voor een gemeentelijke mantelzorgpremie in functie van het relanceplan corona voor 2021 in de gemeenteraad van 15 december 2020.

Adviezen

Het team Zorg & Gezondheid geeft een positief advies.

Bijkomende motivering

De mantelzorgpremie is een goed hulpmiddel om pro-actief noden te detecteren en de dienstverlening van het lokaal bestuur voor te stellen daar aan de aanvragers steeds een bezoek door de consulent Zorg & Gezondheid wordt voorgesteld.

Bespreking en goedkeuring van het voorstel tot toekenning van een mantelzorgpremie voor de periode van 2022-2025, zoals terug te vinden in bijlage, in team Zorg & Gezondheid van 14 december 2021.

Financiële gevolgen/visum

Meerjarenplan 2020-2025.

BD000003 We engageren ons als sociale gemeente.

AP000013 We zetten sterk in op buurtgerichte zorg.

AC000195 We onderzoeken een herziening van de mantelzorgpremie.

De ramingen werden voorzien binnen het dossier OCMW en dienen bij de aanpassing van het meerjarenplan verschoven te worden naar het dossier van de gemeente:

Raming 2022: 3 000,00 euro

Raming 2023: 4 000,00 euro

Raming 2024: 5 000,00 euro

Raming 2025: 5 000,00 euro

ONTWERPBESLUIT

Artikel 1: Goedkeuring van volgend subsidiereglement:

Subsidiereglement mantelzorgpremie

Artikel 1: **Doel**

Om als lokaal bestuur een goed buurtzorgnetwerk uit te bouwen is het belangrijk om te weten welke actoren zijn die hier hun rol in opnemen. Een belangrijke groep hierbij zijn de mantelzorgers. Zij zorgen ervoor dat personen met een zorgbehoefte langer en beter in hun thuissituatie kunnen verblijven, verhogen de kwaliteit van leven van deze personen en zorgen er vaak voor dat een opname in bijvoorbeeld een woonzorgcentrum kan worden vermeden of uitgesteld, wat voor de gemeente op termijn ook kostenbesparend werkt.

De inzet van mantelzorgers in een gemeente is onontbeerlijk en dient door het lokaal bestuur gewaardeerd te worden. Dit kan door ondersteuning en begeleiding te bieden, informatie en vorming te verstrekken en lotgenotencontact te organiseren en stimuleren, maar ook door het uitkeren van een mantelzorgpremie. Door het uitkeren van een mantelzorgpremie zal het gemakkelijker worden om de mantelzorgers binnen onze gemeente te detecteren.

Artikel 2: **Voorwaarden**

Volgende voorwaarden dienen voldaan te worden om de premie te bekomen:

- De zorgbehoevende moet een bewijs van erkenning van de zorgkas kunnen voorleggen waaruit blijkt dat hij/zij erkend is als zorgbehoevende met vermelding van de periode van de erkenning en van een zorgbudget genieten voor mantel- en thuiszorg.
- De mantelzorger is bij de zorgkas van de zorgbehoevende geregistreerd als mantelzorger en indien van toepassing het bewijs dat men geniet van een verhoogde tegemoetkoming in het kader van de ziekteverzekering.
- De mantelzorger dient meerderjarig of een ontvoogde minderjarige te zijn. Voor de zorgbehoevende is er geen leeftijdsvoorwaarde.
- De gemeentelijke mantelzorgpremie kan enkel aangevraagd worden voor zorgbehoevende personen die niet permanent in een zorginstelling (woonzorgcentrum, medisch-pedagogisch instituut, ...) verblijven.
- De mantelzorger en zorgbehoevende moeten ingeschreven zijn én werkelijk verblijven in de gemeente Grobbendonk sinds 1 januari van het jaar waarin de premie wordt aangevraagd.

Artikel 3: **Subsidiebedrag**

- De mantelzorgpremie betreft een éénmalige premie die wordt uitbetaald aan de mantelzorger.
- De mantelzorgpremie bedraagt 100,00 euro voor mantelzorgers met een verhoogde tegemoetkoming van het ziekenfonds en 50,00 euro voor mantelzorgers zonder verhoogde tegemoetkoming van het ziekenfonds.
- Bij 2 zorgbehoevendenden gedomicilieerd op hetzelfde adres bedraagt de mantelzorgpremie voor de 2^{de} zorgbehoevende respectievelijk 50,00 of 25,00 euro, afhankelijk van het feit of men al dan niet een verhoogde tegemoetkoming geniet van het ziekenfonds. De mantelzorger die in dat geval als eerste de aanvraag doet ontvangt dan het bedrag van respectievelijk 100,00 of 50,00 euro.
- Voor elke zorgbehoevende kan slechts 1 gemeentelijke mantelzorgpremie worden uitgekeerd.

- Een mantelzorger kan voor maximum 2 zorgbehoevenden een volledige gemeentelijke mantelzorgpremie ontvangen indien deze niet op hetzelfde adres wonen.
- De mantelzorgpremie wordt uitgekeerd in Grobbendonkse cadeaucheques.

Artikel 4: **Procedure**

De aanvraag voor de gemeentelijke mantelzorgpremie dient te gebeuren door, tussen 1 januari en 15 december van het lopende jaar, een verzoek te richten via mail, telefoon of mondeling aan het loket van het Lokaal Diensten Centrum met opgave van naam en telefoonnummer van de mantelzorger. De consulent Zorg & Gezondheid of de beleidsdeskundige Doelgroepen zal dan contact opnemen voor een huisbezoek of bureelgesprek waarbij de aanvraag wordt ingevuld en de bewijzen kunnen worden voorgelegd.

De consulent Zorg & Gezondheid of de beleidsdeskundige Doelgroepen zal maandelijks de aanvragen ter goedkeuring voorleggen aan het college van burgemeester en schepenen.

Artikel 5: **Sancties (en strafbepalingen)**

Als blijkt dat onjuiste gegevens werden aangebracht en daardoor onterecht een subsidie werd verstrekt, zal het college van burgemeester en schepenen de subsidie terugvorderen.

Bij bezwaar wordt een vergadering georganiseerd tussen de betrokken partij en een afgevaardigde van het college van burgemeester en schepenen. Op deze vergadering wordt de betrokken partij gehoord, waarna een advies wordt voorgelegd aan het college van burgemeester en schepenen.

Artikel 6: **Inwerkingtreding (en looptijd)**

Dit reglement is van toepassing vanaf 1 februari 2022 tot en met 31 december 2025.

Artikel 2: Bij een volgende aanpassing van het meerjarenplan 2020-2025 de ramingen te verschuiven van het dossier van het OCMW naar het dossier van de gemeente.

Artikel 3: Een afschrift van dit besluit wordt bezorgd aan:

Teamleider Zorg & Gezondheid

Teamleider Mens & Welzijn

Teamleider Vrije tijd

Financieel directeur

14 Team Secretariaat: Gemeentelijke aangelegenheden - mededelingen en vraagstelling

DE GEMEENTERAAD

MOTIVERING

Relevante voorgeschiedenis, feiten en context

Vragen en antwoorden over gemeentelijke aangelegenheden die niet op de agenda van de gemeenteraad staan, ingevolge artikel 11 van het huishoudelijk reglement van de gemeenteraad.