

Aanwezig	Fabienne Blavier, voorzitter, Marina De Bie, Christiaan Backx , schepenen Bart De Nijn, Bert Delanoeije, Catherine François, Karel Geys, Melikan Kucam, Glenn Nason, Frank Nobels, Patrick Princen, Jan Verbergt, commissieleden
Aanwezig niet- commissieleden (raadsleden)	
Verslaggever	Arnout Ruelens – dienst Duurzame Ontwikkeling en Energie
Ambtenaren	Arnout Ruelens, Nina Van den Bilcke en Natascha Diericx
Externen	Mon Schepers, Joan Pepermans, Luc Van Expen, Tony De Smedt, Eddy Muls
Verontschuldigd	Greet Geypen, Stefaan Deleus, Wesley Doms, Tom Kestens en Magda Van Loon
Datum	15 november 2017 – van 20.00u tot 21.00 uur

**1. Goedkeuring verslag 11 oktober 2017.**

Goedgekeurd.

**2. Opmaak emissie-inventaris 2015 van het grondgebied Mechelen: resultaten.  
(toelichting door het studie bureau Futureproofed, Jan Aerts, projectleider)**

Jan Aerts van het studie bureau Futureproofed geeft een uitgebreide toelichting bij de opmaak van de emissiemeting 2015 van het grondgebied Mechelen. PowerPoint in bijlage.

Tijdens de toelichting werden diverse vragen gesteld die hieronder thematisch worden weergegeven. Antwoorden werden gegeven door Jan Aerts, tenzij anders vermeld.

**VRAGEN INZAKE DE EMISSIE-INVENTARIS 2015**

1. Werde er al rekening gehouden met de Belgische emissiefactor elektriciteit?  
*Inderdaad, het aandeel van elektriciteit in de sector industrie is vrij hoog.*
2. Waar bevinden zich de scholen, is dat in de sector kantoren?  
*Neen, scholen bevinden zich in de tertiaire sector.*
3. Zijn vrachtwagens meegeteld in de mobiliteitscijfers?  
*Ja, maar het aandeel personenwagens is wel vrij hoog.*
4. Aangezien de meetmethode voor mobiliteit is veranderd. Zijn de oude cijfers dan ook volgens deze methode aangepast? Is er teruggerekend?  
*Ja*
5. Het is opmerkelijk dat mobiliteit stijgt, hoewel de Belgische Emissiefactor ook stijgt. Wat is de impact van de sector mobiliteit als ook de autosnelwegen worden meegeteld?
  - a. *De cijfers van de autosnelwegen zijn beschikbaar in het rapport.*
  - b. *Mobiliteit komt op de tweede plaats van grootste sector na huishoudens, zelfs indien autosnelwegen worden meegeteld.*

6. Zijn dit de totalen (slide 37: tertiare sector in vergelijking met Leuven en Antwerpen?)  
*Inderdaad*
7. Is het niet interessanter om de autoluwe binnenstad uit te breiden eerder dan in te zetten op een Lage Emissie zone
- Futureproofed kan hier geen antwoord op geven.*
  - Het is een EN EN verhaal, de uitbreiding van de autoluwe zone is al gebeurd. Deze dienen niet tegen elkaar afgewogen te worden. Je probeert eerst het autoverkeer te doen dalen en als er nog autoverkeer is, dient dit zo proper mogelijk te zijn (Marina De Bie, schepen)*

8. Elektrische voertuigen dienen gefaciliteerd te worden. Er komen uniformen publieke laadpalen. Dit zou private laadpalen uitsluiten.

*De stad hanteert een paal volgt wagen principe. Een individu dat een elektrische wagen aankoopt kan onder bepaalde voorwaarden een laadpaal aanvragen. Private laadpalen op private eigendommen blijven dus mogelijk. (Marina De Bie, schepen).*

9. Noorwegen heeft al 20% elektrische wagens, welke impact zou dit hebben op een stad als Mechelen?

*De elektrische shift is vandaag nog niet mogelijk. Dit zou echter wel een reductie-emissie van 60% met zich meebrengen.*

10. Er is nood aan een uitrol van snelladers aan benzinstations.

*Er is inderdaad nood aan een goed geplaatste laadinfrastructuur.*

11. Er dient toch ook gekeken te worden naar de hele levenscyclus van de elektrische wagen?

*Uiteraard heeft een modal shift meer impact dan dan elektrische mobiliteit. Er is een scenariostudie gebeurd in Vlaams-Brabant rond mobiliteit. Er werd geconcludeerd dat elektrische wagens niet volstaan maar dat er nood is aan een modal shift en aan het vermijden van verplaatsingen door een goede ruimtelijke ordening. Er dient dus voldoende aanvaardbaar openbaar vervoer zijn, meer fietsautostrades en minder autokilometers. De auto mag pas de laatste stap zijn.*

12. Momenteel gebruiken veel mensen de auto voor een verplaatsing van 4 à 5 km. Zou rekeningrijden deze transfer mogelijk maken?

*Dit budget zou inderdaad ingezet kunnen worden voor een fijnmazige fiets- en wandelinfrastructuur. Er kan ook gedacht worden aan het verhogen van belasting op fossiele brandstoffen in plaats van op arbeid. Futureproofed ervaart een constructieve dialoog tussen de gemeenteraad en het beleid. Het dient een beleid te zijn dat over de legislaturen moet getild worden. Het gaat immers over de toekomst van onze welvaart. Het moet een doelstelling zijn zowel van beleid als ambtelijk. Hierbij vult het diensthoofd van duurzame ontwikkeling en energie aan met de mededeling dat de medewerkers van de stad momenteel werken aan een ambtelijk memorandum dat zal overhandigd worden aan het nieuwe beleid.*

## ALGEMEEN

13. Hebt u suggesties voor Mechelen?

*Mechelen is al goed bezig. Er is een constructieve en positieve dynamiek in de stad en er worden snel acties opgezet. Mobiliteit is een traag en log systeem en er zal pas iets veranderen als steden werken aan de ruimtelijke ordening, opdat verplaatsingen minder nodig worden.*

14. Welke impact zou het subsidiëren van batterijen hebben? In Duitsland geldt de verplichting wel om opslagcapaciteit te hebben.  
*Bij elke verdubbeling van de batterijcapaciteit daalt de prijs met tot 28%. Er zijn ook nog vragen rond het recht om je af te sluiten van het elektriciteitsnet, zodanig dat het momenteel nog geen voordeel is.*

Verslaggever: Arnout Ruelens  
Dienst Duurzame Ontwikkeling en Energie