

VERGADERVERSLAG

Groep:	Milieuraad
Datum:	22.02.2018
Plaats:	Panoramazaal, Zeeridder
Aanwezig:	M. De Bie (<i>schepen voor leefmilieu</i>), R. Serneels (<i>ondervoorzitter</i>), J. De Grieve (<i>Tuinhier Mechelen vzw</i>), T. Slachmuylders (<i>Werkgroep buurtwegen Hombeek</i>), J. Botterman (<i>Vormingplus</i>), B. El Hassan (<i>Omgevingsfilosofie</i>), L. Van Espen (<i>Fietzersbond</i>), A. Delvoye (<i>N-VA</i>), T. Maes (<i>Planckendael</i>), D. De Caluwé (<i>milieudeskundige</i>) en N. Van den Bilcke (<i>secretaris - milieudeskundige</i>)
Verontschuldigd:	Schepen K. Den Roover, voorzitter J. Pepermans, E. De Witte, E. Larock, W. Veldeman en D. Ploegaerts
Kopie:	/
Bijlagen:	Presentatie Regionaal Landschap Rivierenland

1. Verslag vorige vergadering

Bij het verslag van vorige vergadering (25.01.2018) zijn er geen opmerkingen. Het verslag wordt goedgekeurd.

2. Milieuvergunningsaanvragen

Door **P. Vergauwen-Cardoen BVBA**, Tiendenschuurstraat 31 te 2811 Mechelen-Hombeek wordt een vlarem milieuvergunning klasse 2 aangevraagd (nieuwe inrichting – laattijdige hernieuwing) voor een veeteeltbedrijf, op het adres Kruynighemstraat 8, 2811 Hombeek.

Het bedrijf vraagt een nieuwe vergunning aan omdat de vorige vergunning is vervallen. Voor het boren van de grondwaterwinningsputten en de grondwaterwinning wordt advies gevraagd aan VMM.

Advies milieuraad: **gunstig mits opmerkingen**

Het regenwater van de loods kan opgevangen en gebruikt worden (De bouwdienst zal de hemelwateropvang bekijken en hier opmerkingen over formuleren).

Door **Hanswijk NV**, Jubellaan 62 te 2800 Mechelen wordt een vlarem milieuvergunning klasse 2 aangevraagd (hernieuwing en wijziging) voor een garage met toonzaal en onderhoudswerkplaats, op het adres Jubellaan 62, 2800 Mechelen.

Advies milieuraad: **gunstig mits opmerkingen**

Zijn er geen alternatieven voor de airco en verwarming van de kantoren, bijvoorbeeld via een lucht-lucht warmtepomp?

3. Presentatie werking trage wegen

Janne Van Camp van Regionaal Landschap Rivierenland (RLRL) geeft een toelichting over de trage wegenwerking.

Trage wegen zijn alle wegen voor traag en niet gemotoriseerd verkeer met uitzondering van de landbouwvoertuigen. Deze wegen hebben een openbaar karakter en vervullen verschillende functies (vb. woon-werkverkeer, recreatie dicht bij huis,...). Er zijn ook verschillende vormen van trage wegen: jaagpad, olifantenpad (pad doorheen gras),...

Belang van trage wegen:

- **Veiligheid**
Trage wegen zijn ook veilige verbindingen voor schoolgaande jeugd. Als voorbeeld wordt de campagne 'Parkour' van Octopusplan aangehaald dat onder meer kindvriendelijke schoolroutes promoot.
- **Gezondheid**
In samenwerking met vzw Trage Wegen en in het kader van het project Sideways-multimedia-ezel DonkyXote werd een ezeltje ingezet om de luchtkwaliteit in trage wegen te meten. Uit de resultaten blijkt dat de blootstelling aan fijn stof (zwarte koolstof) sterk verminderd hoe verder je van de autoweg verwijderd bent en hoe dieper je de trage weg ingaat.
- **Cultuurhistorische waarde**
De wegen, alsook namen van de wegen (vb. kerkwegel), verwijzen vaak naar het verleden van de streek.
- **Ruimte voor fauna en flora**
Bepaalde diersoorten verplaatsen zich via de trage wegen. Langs deze wegen vind je ook houtkanten en kleine landschapselementen terug.
- **Landbouwers zijn belangrijke gebruikers van trage wegen.** Zij worden ook nauw betrokken bij de projecten van RLRL.

Er wordt 'stapsgewijs' gewerkt aan trage wegen:

Stap 1: Opmaak van een tragewegenplan

Het werkschema voor deze stap is gebaseerd op dat van de Trage Wegen vzw, en ziet er als volgt uit: Werkkaart → Terreinbezoek → Evaluatiekaart → Rondvraag → Eindverslag.

Het is de gemeente die de opdracht geeft voor de opmaak van een trage wegenkaart.

- In een eerste fase wordt een werkkaart opgemaakt. Als onderlegger wordt de topografische kaart of Open Streetmap gebruik. Daaraan worden verschillende kaartlagen of gegevenslagen toegevoegd: het wegenregister, buurtwegen uit de Atlas der Buurtwegen en gekende feitelijke trage wegen, alsook historische informatie.
- In een tweede fase gebeurt een inventarisatie op terrein door vrijwilligers. Zij controleren de toestand van alle (mogelijke) trage wegen, nemen foto's en noteren hun bevindingen op een terreinfiche of digitale fiche (via de tragewegenapp DIPLA).
- In een volgende fase wordt een evaluatiekaart opgemaakt, die eigenlijk een objectieve analyse is van de huidige situatie op het terrein: Is de weg verdwenen? Is de weg toegankelijk of niet? Is er verharding (belangrijk voor het onderhoud achteraf)?
- In fase 4 wordt de evaluatiekaart teruggekoppeld met de gemeente. Verder wordt een info- en participatiemoment georganiseerd waarop inwoners, milieuraad, land- en tuinbouwraad, jeugdraad en wandelclubs worden uitgenodigd en inspraak hebben. Aan de hand van workshops (MAP-IT) en stickeroefeningen worden zowel de pluspunten als knelpunten in kaart gebracht.
- Tot slot wordt een eindverslag opgemaakt, een tragewegenplan met de huidige situatie, adviezen, uitvoeringsmogelijkheden en een GIS-bestand dat zal opgenomen worden in het tragewegenregister. Dit register omvat alle geïnventariseerde trage wegen.

Stap 2: Opmaak van een uitvoeringsplan voor trage wegen

- In fase 5 wordt op basis van het tragewegenplan een prioriteitenlijst opgemaakt. Samen met de gemeente wordt beslist welke trage wegen zullen aangepakt worden.
- In een volgende fase wordt een selectie van de tragewegenprojecten gemaakt en wordt bekeken wat er moet gebeuren om 4-6 verbindingen (per deelgebied) te realiseren.
- Vervolgens wordt een uitvoeringsplan, alsook beheerplan opgemaakt.

Stap 3: Terreinrealisatie

Subsidies

De Provincie Antwerpen wil steden en gemeenten ondersteunen bij het inventariseren en herwaarderen van trage wegen op hun grondgebied. Per deelgebied subsidieert ze 5000 euro aan regionale organisaties zoals RLRL en vzw Trage Wegen (Per jaar voorziet de Provincie een budget van max. 8x 5000 euro). De gemeente betaalt 2500 euro per deelgebied. De subsidie kan enkel aangevraagd worden voor stap 1 en stap 2. Voor stap 3, de inrichting, is geen subsidie voorzien.

Vragen/opmerkingen vanuit de milieuraad

T. Slachmuylders: De inventarisatie voor de trage wegen in Hombeek is gebeurd door de vzw Trage Wegen. Deze wegen zijn opgenomen in het register. Telkens er nieuwe wegen opengaan dan worden deze opgenomen in het wandelwegennetwerk.

Schepen M. De Bie: Voor verscheidene trage wegen in Hombeek is men tot een consensus gekomen, maar er zijn nog een aantal knelpunten en juridische dossiers lopende (startdatum van het project was 2013). Verder bestonden er toen nog geen subsidies. Ondertussen zijn wel al een aantal trage wegen in Hombeek voorzien van een naambord. Er zijn momenteel geen concrete plannen om een gelijkaardig project uit te rollen in de andere deelgemeenten. Het project in Hombeek is immers nog niet afgerond. Een vraag die we kunnen stellen is of we deze werkwijze willen behouden, omdat we vaststellen dat deze toch wel tijdrovend is.

T. Slachmuylders heeft nog volgende opmerkingen:

- Bij de stad Mechelen is er te weinig mankracht om het project trage wegen op te volgen (↔ Zemst).
- Er is vaak discussie met landbouwers. Eén van de argumenten die zij aanhalen is dat er door de gebruikers van de trage wegen blikjes zullen weggegooid worden en dat de kans bestaat dat deze door de koeien opgegeten worden. Er zijn landbouwers die gebruik maken van de trage vooruitgang op het terrein om nog snel een bordje 'privé' plaatsen.
- De stad zou een brief kunnen richten aan de aanpalende eigenaars waarin opgenomen wordt dat deze wegen moeten opengesteld worden.
- Wegen die meer dan 30 jaar in gebruik zijn, behoren ook tot de buurtwegen. Maar dit moet men kunnen aantonen.
- Er zullen nog 8 naamborden in Hombeek bijgeplaatst worden.

J. Van Camp vult nog aan dat het ook belangrijk is om landbouwers bij aanvang van een tragewegenproject te betrekken.

Eén van voorgaande vergaderingen stelde de milieuraad voor om de opmaak van een tragewegenkaart te ondersteunen. Dit is pas nuttig als het project trage wegen in Hombeek afgerond is.

4. Varia

- Beschermde planten op de kademuren
Etienne Larock meldde het volgende aan het secretariaat: In de nieuwsbrief Dijle-Zennebekken van februari is het volgende opgenomen: 'Daarnaast onderzoeken De Vlaamse Waterweg en de stad Mechelen de invloed op de kademuren, die ze op termijn willen renoveren.' Er groeien nogal wat beschermde planten op de kademuren (vb. steenbreekvaren en de gele helmbloem). Deze planten mogen door de renovatiewerken niet in het gedrang komen.
Schepen M. De Bie: Binnenkort vindt hierover een infovergadering plaats. Dit project is al een tijd lopende. De Vlaamse Waterweg zal slibruiming uitvoeren. Er zullen paaiplassen voor vissen gerealiseerd worden. De kademuren dienen dringend gerenoveerd te worden. De stad heeft de kademuren overgedragen aan de Vlaamse Waterweg, maar er zijn ook private delen van bewoners aan de Binnendijle.
→ Het punt zal op de volgende milieuraad uitvoerig behandeld worden.

- Zwaluwen Rode Kruisplein
E. Larock: Nog een belangrijk thema dat verder moet opgevolgd worden zijn de huiszwaluwen aan het Rode Kruisplein. De huiszwaluw is in Vlaanderen een bedreigde diersoort en staat op de Vlaamse Rode Lijst aangeduid als kwetsbaar.
Schepen De Bie: In het plan MER Keerdok-Eandis is opgenomen om aandacht te schenken aan de kolonie huiszwaluwen die zich aan de Casino nestelen en om nestplaatsen te voorzien.

Verslag: Dennis De Caluwé en Nina Van den Bilcke