

# VERSLAG MILIEU- EN KLIMAATRAAD

---

**Datum vergadering:** 19.09.2024

**Aanwezig:** Alexander Vandersmissen (schepen) – Anne Delvoye – An Goedgezelschap – Sofie Steenwegen – Gert Van Caekenberghe – Marion Bloemendael – Inville Dewalle – Luc Vanespen Mon Schepers – Tris Segers – John De Grieve – Tobias Vyncke en Arnout Ruelens

**Verontschuldigd:** Patrick Princen (schepen) en Nina Van den Bilcke

---

## AGENDA

VERSLAG Milieu- en klimaatraad .....	1
Goedkeuring verslag .....	1
Mobiliteit .....	1
varia .....	3

## GOEDKEURING VERSLAG

Het verslag van de vorige vergadering wordt goedgekeurd. John De Grieve is foutief vermeld als verontschuldigd.

## MOBILITEIT

Tobias Vyncke (teamcoach mobiliteit) licht het stedelijk mobiliteitsplan toe. Er worden een aantal thema's in meer detail toegelicht. Volgende vragen zijn gesteld en antwoorden zijn gegeven:

**Vraag:** Hoe moeten we de cijfers interpreteren? Wat valt er wel of niet onder?

**Antwoord:** Het betreft hier de cijfers voor alle gemeentes in de regio en alle mobiliteit, behalve het doorgaande mobiliteit. Doorheen het opstellen van de strategische visie zijn alle betrokken besturen mee geëngageerd geraakt. Er is een ambitieus doel gesteld van 50%-50% modal split, dit is ambitieuzer dan de opgelegde 60%-40%.

**Vraag:** Zijn nieuwe lokale besturen verplicht het RMP te volgen?

**Antwoord:** Ja, enkel Vlaanderen kan deze opheffen. Het plan heeft status van decreet.

**Vraag:** Wie stuurt de regio aan?

**Antwoord:** De regio is provincie-overschrijdend. De regio wordt begeleid door Vlaanderen. Er is een ambtelijk voorzitter vanuit Vlaanderen en een politiek voorzitter uit de lokale besturen. Het plan wordt opgesteld samen met studiebureaus (New Drive en Sweco). De Lijn, Agentschap Wegen en verkeer zijn betrokken geweest, net als andere stakeholders.

**Vraag:** Wordt die impact gemeten?

**Antwoord:** De plannen worden nu uitgerold en vertaald naar lokaal beleid. Er wordt nog onderzocht hoe dit optimaal kan gemeten worden.

**Vraag:** Er is een zeer grote toename voorzien in spoorverkeer.

**Antwoord:** Dit cijfers is inderdaad correct.

**Vraag:** Wat is de tendens inzake verkeersveiligheid.

**Antwoord:** Mechelen zet in op verkeersveiligheid met infrastructuur en handhaving. De zwarte (kruis)punten op De Vesten zijn sterk verbeterd inzake verkeersveiligheid. Er zijn nu meer fietsers en jammer genoeg ook meer ongevallen met fietsers. Er is een grote rol voor verkeerseducatie. Er zijn geen cijfers inzake “fat bikes”, maar er wordt ingeschat dat dit op heden niet veel voorkomt in Mechelen.

**Vraag:** Er zijn plekken waar de snelheid op De Vesten niet wordt gerespecteerd.

**Antwoord:** Er wordt op deze locaties ingezet op handhaving. Op lange termijn wordt er ingezet op infrastructuur.

**Vraag:** Is het mogelijk om het begrip schoolomgeving te verruimen, op een aantal plaatsen blijft er een conflict van wagens met actieve modi.

**Antwoord:** Er zijn reeds 14 schoolstraten. Er wordt in de toekomst meer ingezet op “kiss-and-ride zone” en begeleiding voor jonge kinderen. Scholen geven aan dat ze terug een “wijkkarakter” krijgen en meer leerlingen uit de omgeving aantrekken. Dit wordt ook versterkt door het schooltoewijzing-systeem.

**Vraag:** Er is te weinig bewaakte en overdekte fietsgelegenheid. Dit is sterker in bv. Apeldoorn. Fietsen zijn zeer duur geworden.

**Antwoord:** Er wordt verder op ingezet, dit zal moeten gebeuren in afstemming met fietsstromen. Dit is absoluut de volgende stap.

**Vraag:** Wat is ‘hoogwaardig openbaar vervoer’

**Antwoord:** Er wordt ingezet op een snelle doorstroming en hoge frequentie. Er worden verschillende methodes onderzocht (trambussen, bussen op eigen baan,...). Dit wordt afgestemd met de vervoersmaatschappijen en het bovenlokaal bestuur. Dit vindt plaats op bestaande infrastructuur en ruimte. De bestaande verbindingen moeten verbeteren. Er worden hiertoe doorstromingsstudies gevoerd.

**Vraag:** er is nood aan duidelijk plek voor voetgangers, ook op fietssnelwegen.

**Antwoord:** Er wordt nu op ingezet, maar dit vraagt veel ruimte en is niet overal mogelijk.

**Vraag:** In Nederland zijn de mobiliteitspunten sterker uitgebouwd, ook vanuit park and ride zone. Dit met een zeer mooie aansluiting.

**Antwoord:** Dat kan interessant zijn.

**Vraag:** Gaat de maximale snelheid naar beneden op de autosnelweg. Er zijn voorbeelden in het buitenland in stedelijk gebied.

**Antwoord:** Op de autosnelweg blijft het 120, maar op de parallelweg niet op 120 (eerder 90). Het verlagen van de snelheid en werken met wisselende regimes is minder werkbaar in Vlaamse context.

**Vraag:** Hoe is het verloop.

**Antwoord:** De projectnota zit in een afsluitende fase.

**Vraag:** Hoe wordt er omgegaan met geluid.

**Antwoord:** Er wordt een MER gemaakt en de voorgestelde maatregelen worden uitgevoerd. Dit wordt verder onderzocht.

## **VERGUNNINGEN**

Het zou wenselijk zijn in dergelijke dossiers een beschrijving toe te voegen die de informatie van de vele bijlages samenvat. Er wordt voorgesteld hiertoe in overleg te treden met de milieudienst.

De raad adviseert inzake de vergunningsaanvraag voor Komet voorwaarden en vragen:

- Het dossier is bijzonder complex opgesteld en laat zich moeilijk analyseren.
- Waar komt de elektriciteit vandaan. Is de mogelijkheid voor lokale energieproductie met bv. zonnepanelen gemaximaliseerd?
- Er is een verschil tussen de debieten voor bemaling en behandeling. Het lijkt erop dat het piekdebiet niet kan gezuiverd worden. Hoe zit het met de lozing op de waterlopen. Er is geen duidelijk beeld van.
- Het is onduidelijk hoe concreet wordt omgegaan met het hemelwater. ER is vermelding van een bufferbekken, maar er kan onvoldoende detail van gevonden worden.

De raad adviseert inzake de vergunningsaanvraag voor Aquafing volgende vraag:

- Wordt het fietsvademecum maximaal gerespecteerd bij de aanleg van de fietspaden?

## **VARIA**

Het memorandum is overgemaakt aan de fractieleiders van de Mechelse gemeenteraad. Dit wordt ook gepubliceerd op de website van de milieu- en klimaatraad.