

Besloten vergadering van maandag 13 juni 2022

- Aanwezig:** Bart LAEREMANS, aangewezen-burgemeester-voorzitter
Trui OLBRECHTS, Karlijne VAN BREE, Kirsten HOEFS, Chantal LAUWERS, Jelle DE WILDE, Jean-Paul WINDELEN, schepenen
Muriel VAN SCHEL, algemeen directeur
- Verontschuldigd:** Philip ROOSEN, eerste schepen
- Afwezig:** /

CBS/2022/1897 • PLAN-MER VOOR HET REGIONAAL MOBILITEITSPLAN VAN DE VERVOERREGIO MECHELEN – ADVIESVRAAG BIJ DE NOTA INHOUDSAFBAKENING - KENNISNAME EN STANDPUNTBEPALING

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

- Artikel 56, §3, 1^o van het decreet lokaal bestuur van 22 december 2017.
- Artikel 6 § 2 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 20 november 2020 over de regionale mobiliteitsplannen met integratie van de milieueffectrapportage.

De beslissing wordt genomen op grond van:

Vraag van de Vervoerregioraad Mechelen om advies te geven op hun nota inhoudsafbakening van het op te maken Plan MER voor hun regionaal mobiliteitsplan.

De adviezen dienen ten laatste 10 juni te worden doorgegeven. Na contact met de Vervoerregio werd ingestemd dat Grimbergen eventuele bemerkingen nog kon overmaken tot 14 juni. (zie mail als bijlage)

De beslissing houdt rekening met volgende adviezen:

/

De beslissing kent volgende inhoudelijke verantwoording:

Het departement MOW (Vlaams Gewest) start met de opmaak van een plan MER voor het regionaal mobiliteitsplan van de Vervoerregioraad Mechelen.

Onderdeel hiervan is de nota inhoudsafbakening (NIA). Dit document bevat ook een 'quickscan', die een eerste beeld geeft van de mogelijke milieueffecten van de verschillende voorliggende alternatieven (scenario's) van het regionaal mobiliteitsplan. Advies kan betrekking hebben op alle aspecten van de NIA. (te raadplegen via:

<https://grimbergen.topdesk.net/tas/secure/incident?unid=d6459865-9f3b-4f4f-8cac-08cf8fd53593> - klik op link onderaan bij mailimport).

De nota is zeer overzichtelijk en omvat voldoende elementen om een degelijke afweging te maken.

In het toetsingskader wordt elektrificatie opgenomen als indicator bij geluid en lucht. Bij de alternatieven wordt het bij deze subthema's vermeld maar dan bij de toetsing geheel niet meer vermeld terwijl het toch ook wel een significante invloed kan hebben. Hoe minder wagens hoe minder geluid, maar als de resterende wagens dan nog enkel elektrisch aangedreven zijn is de afname van het geluid (toch voor motorgeluid) nog groter. Zelfde voor uitstoot. Kan dus mogelijk meegenomen worden bij "kan versterkt worden door...". Voor mens/gezondheid kan de afname van het geluid door elektrificatie een positief effect zijn.

Bij ruimte kan dit mogelijk een negatief neveneffect krijgen doordat de laadinfrastructuur niet altijd op nu reeds verharde plaatsen kan komen en dus bijkomende verharding vraagt. Dit zal wel eerder beperkt zijn maar kan wel van invloed zijn bij bv. vrachtwagenparkings).

Nadelig kan zijn dat de autoverplaatsingen een groot volume blijven behouden in de verplaatsingswijzen.

Bij het subthema Verkeersveiligheid bij de alternatieven wordt de vraag gesteld of het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) de speed pedelec een plaats kan geven (en tegelijk plaats ontnemen). Dit is iets wat niet per vervoerregio zou moeten gebeuren in maar in eerste instantie door het Vlaams gewest. Zo kan dan elke vervoerregio dit verder uitwerken in hun RMP vertrekkend van eenzelfde basis.

Soortgelijke redenering voor het voorzien van vrachtwagenparkeren. Dit zou ook op gewestelijke niveau moeten uitgewerkt worden (Mobiliteitsplan Vlaanderen).

Bijkomende informatie:

/

BESLUIT:

Artikel 1.

Kennis te nemen van de adviesvraag bij de nota inhoudsafbakening bij het Plan-MER voor het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Mechelen.

Art. 2.

Volgende bedenkingen mee te geven op de nota:

- In het toetsingskader wordt elektrificatie opgenomen als indicator bij geluid en lucht. Bij de alternatieven wordt het bij deze subthema's vermeld maar dan bij de toetsing geheel niet meer vermeld terwijl het toch ook wel een significante invloed kan hebben. Hoe minder wagens hoe minder geluid, maar als de resterende wagens dan nog enkel elektrisch aangedreven zijn is de afname van het geluid (toch voor motorgeluid) nog groter. Zelfde voor uitstoot. Kan dus mogelijk meegenomen worden bij 'kan versterkt worden door...'. Voor mens/gezondheid kan de afname van het geluid door elektrificatie een positief effect zijn.
Bij ruimte kan dit mogelijk een negatief neveneffect krijgen doordat de laadinfrastructuur niet altijd op nu reeds verharde plaatsen kan komen en dus bijkomende verharding vraagt. Dit zal wel eerder beperkt zijn maar kan wel van invloed zijn bij bv. vrachtwagenparkings). Nadelig kan zijn dat de autoverplaatsingen een groot volume blijven behouden in de verplaatsingswijzen.
- Bij het subthema Verkeersveiligheid bij de alternatieven wordt de vraag gesteld of het Regionaal Mobiliteitsplan(RMP) de speed pedelec een plaats kan geven (en tegelijk plaats ontnemen). Dit is iets wat niet per vervoerregio zou moeten gebeuren in maar in eerste instantie door het Vlaams gewest. Zo kan dan elke vervoerregio dit verder uitwerken in hun RMP vertrekkend van eenzelfde basis.
- Soortgelijke redenering voor het voorzien van vrachtwagenparkeren. Dit zou ook op gewestelijke niveau moeten uitgewerkt worden (Mobiliteitsplan Vlaanderen).

en deze ten laatste op 14 juni te verzenden naar de Vervoerregio Mechelen.

In zitting, datum als hierboven

Muriel VAN SCHEL
algemeen directeur

Bart LAEREMANS
aangewezen-burgemeester

Voor eensluidend afschrift op 22 juni 2022

Muriel VAN SCHEL
algemeen directeur

Bart LAEREMANS
aangewezen-burgemeester