

**SCHRIFTELIJK ANTWOORD OP SCHRIJFTELIJKE VRAAG BUITEN DE
GEMEENTERAADSZITTING**

2021/043

Indiener : Z. Hadnan

Datum indiening: 15 maart 2021

Vraag: Distributiecentrum Mechelen Zuid.

Coördinator: Directie Integraal Stedelijk Beleid (Bouwdienst).

Antwoord college

1. Hoeveel nieuwe Mechelse jobs zal dit creëren?

Er is sprake van 45 bijkomende vaste jobs en een manipulatiecentrum dat wordt uitbesteed aan een maatwerkbedrijf.

Daar zouden nog eens 40-60-80 mensen uit de sociale economie kunnen worden tewerkgesteld. Het volume daar is echter zeer variabel zodat de flexibele staffing nodig is met brede minimum en maximum grenzen.

2. Door wie moet dit finaal nog goedgekeurd worden?

De aanvraag dient nog goed gekeurd te worden door het college van burgemeester en schepenen.

3. Wat is de impact op de mobiliteit? Hoe gebeurt de ontsluiting?

In de verplichte mobiliteitseffectenrapportage (MOBER) wordt het aantal geschatte verkeersbewegingen in beeld gebracht, toebedeeld op het huidige wegennet, en getoetst door middel van kruispunttellingen en capaciteitsberekeningen. De ontsluiting voor het gemotoriseerd verkeer vindt plaats via de Antoon Spinoystraat naar de Egide Walschaertsstraat en zo verder naar het hoger wegennet.

Voor het vrachtverkeer is de assumptie gemaakt dat 70% richting het complex Mechelen-Zuid rijdt, 30% rijdt naar de N16 en verder richting de R6 of Willebroek. Binnen het dossier wordt ook sterk ingezet op fietsmobiliteit voor de werknemers en de leveringen, met kwalitatieve stallingen verdeeld over de site.

4. Hoeveel extra verkeersbewegingen brengt dit distributiecentrum met zich mee? Zowel verkeersbewegingen van personeel dat er tewerkgesteld zal worden als de aan- en afvoer van de vrachtwagens?

Zoals ook uit de MOBER blijkt vindt de mobiliteitsgeneratie en -attractie voor deze nieuwe ontwikkeling, gezien het ploegensysteem, zich hoofdzakelijk buiten de spitsmomenten plaats. Het gaat hierbij om respectievelijk bijkomend maximum 52 en 44 pae per uur in de ochtend- en avondspits (pae = personenautoequivalent, gelede vrachtwagens tellen voor 2.5 personenwagens), ten opzichte van de huidige situatie. Op dagbasis gaat het om 616 pae, in- en uitbewegingen bij elkaar opgeteld. De bewegingen die verdwijnen ten gevolge van het inkrimpen van de bestaande logistieke functie op de site, zijn hierbij in rekening gebracht.

5. **De verantwoordelijke van ODTH meldt in de media dat ze zelf een mobiliteitseffectenrapport heeft laten opmaken. Ik vermoed dat dit zeker het advies van de stad heeft beïnvloed. Wanneer zou ik dit rapport kunnen inzien? Is het mogelijk dit mee met het antwoord te sturen?**

Zie MOBER in bijlage

6. **Is er in het advies dat de stad verleend heeft rekening gehouden met de extra verkeersstromen die ook Plopsaqua met zich gaan meebrengen? Is hier een onafhankelijk mobiliteitsstudie van gemaakt? Of hoe heeft de stad hiermee rekening gehouden in haar advies?**

Voor beide projecten is een MOBER opgemaakt. In elk MOBER (zowel dat van Plopsaqua als dat van ODTH) wordt geconcludeerd dat er geen noemenswaardige negatieve effecten te verwachten zijn ten gevolge van de geplande projecten. Dit heeft vooral te maken met het feit dat de meeste verplaatsingen voor beide sites zich buiten de klassieke spitsmomenten plaatsvinden.

In het kader van de lopende aanvraag van ODTH werd zowel door AWV als door MOW een gunstig advies verleend. Ook het MOBER van Plopsaqua werd reeds in voortrajectfase voorgelegd aan AWV en MOW.

Mechelen, 13 april 2021

Opdracht burgemeester wd.
van 21.10.2019, in toepassing
van artikel 280 decreet lokaal bestuur



E. Laga
Algemeen directeur



G. Geypen
Schepen