


VISIENOTA MOBILITEIT



www.mechelen.be



MECHELEN



Mobiliteit is een essentieel onderdeel van onze samenleving. We zijn mobieler dan ooit. Mensen verplaatsen zich om te werken en school te lopen, maar ook om zich te ontspannen, te winkelen ... Goederen vinden hun weg naar bedrijven, winkels en consumenten. Mobiliteit is dan ook een van de drijvende krachten achter de **sociaal-economische ontwikkeling** van mens en maatschappij. Toekomstprognoses duiden op een **verdere toename van de bevolking** en dus ook van de **mobiliteit** . Deze groei duurzaam opvangen is een van de uitdagingen voor Mechelen, zodat de stad ook in de toekomst bereikbaar blijft.

Mechelen ligt tussen Antwerpen en Brussel, maar heeft een andere schaal en manier van functioneren dan deze grootsteden. Mechelen beschikt over diverse troeven op het gebied van mobiliteit: een compact handelscentrum, goed ontsloten bedrijvenczones en een sterk knooppunt van openbaar vervoer. Het komt erop aan deze sterke punten verder uit te bouwen.

De afgelopen vijftien jaar heeft de stad Mechelen grote veranderingen ondergaan. Het herwaarderen van het openbaar domein leverde daar een belangrijke bijdrage aan. Het centrum is veel aangenamer geworden, met positieve effecten voor bewoners, handelaars en bezoekers. De keuze om parkeren aan de stadsrand te organiseren en in het centrum autoluwe straten te voorzien werpt zijn vruchten af en wordt ook in andere steden gevolgd. Het is daarom een logische keuze om dit beleid gericht op een openbaar domein op mensenmaat verder te zetten.

De bouw van een nieuw stationsgebouw, weginfrastructuur die het centrum zal ontlasten en de nieuwe stadsontwikkelingen rond het Rode Kruisplein en Ragheno zijn projecten die de stad in de komende jaren zullen veranderen. Het zijn ook deze projecten die kansen bieden om op mobiliteitsvlak de duurzame visie van de afgelopen jaren verder te zetten.



BELEIDSVISIE

Het aantal inwoners, bedrijven en bezoekers in Mechelen neemt toe. Hierdoor wordt het steeds moeilijker om alle verplaatsingen in de stad vlot te blijven verwerken. Dankzij een goede ruimtelijke ordening komen er nieuwe, grootschalige ontwikkelingen op goed ontsloten locaties. Dit leidt tot minder of kortere verplaatsingen en een betere verknoping met het openbaar vervoer. Toch neemt de vraag naar verplaatsingen nog steeds toe.

De **vrijheid om te kiezen** hoe men zich verplaatst blijft centraal staan. Door gericht te investeren in fietsvoorzieningen, openbaar vervoer en deelmobiliteit kan het verplaatsingspatroon van de Mechelaars wel veranderen. Op die manier stuurt de stad in de richting van een **duurzamer verplaatsingsgedrag**, dat minder belastend is voor de maatschappij op het vlak van ruimtegebruik, verkeersveiligheid en milieu. Dit doen we zonder bestaande patronen radicaal te verbreken, maar door duurzamere vormen van verplaatsing interessanter te maken.

We kiezen voor een **totaalaanpak** met grote openbare werken, een versterkt openbaar vervoer en betere mobiliteit voor de zachte weggebruikers. Deze

aanpak moet garanderen dat Mechelen voor bewoners en bezoekers goed bereikbaar is en blijft, met aandacht voor verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. We hanteren daarbij het **STOP-principe**: de prioriteit gaat eerst naar Stappen, dan naar Trappen (fiets), vervolgens naar Openbaar vervoer en dan pas naar Personenwagens. Dit is onder meer de leidraad voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid en is ook een van de basisprincipes uit het mobiliteitsplan van de stad Mechelen. Duurzamere verplaatsingen hebben ook een positieve impact op de verkeersveiligheid. Om het aantal verkeersslachtoffers verder te doen dalen stemmen we het handhavingsbeleid daarop af. Kritieke punten worden grondig bekeken en waar nodig aangepast.

Binnen deze visie besteden we **bijzondere aandacht aan fietsen en deelmobiliteit**. Hiermee willen we echt het verschil maken en de Mechelaars overtuigen om mee te stappen in dit verhaal. Mechelen kan op beide vlakken een pioniersrol opnemen en ook andere steden inspireren.

De fiets is in de stad het snelste en makkelijkste transportmiddel. Dankzij de elektrische fiets worden ook langere afstanden haalbaar. Daardoor zien we een sterke toename in het fietsgebruik en de



Het **autoluwe gebied** in het centrum breidt uit. De IJzerenleen en Onze-Lieve-Vrouwestraat worden op dezelfde manier autoluw als de Bruul, mét openbaar vervoer. Mogelijk volgen nog andere straten.

afstanden die ermee worden afgelegd. Bovendien draagt fietsen bij tot een goede gezondheid, is het betaalbaar en heeft het amper impact op de leefbaarheid in de omgeving. We willen daarom het fietsen nog makkelijker en aangenamer maken en Mechelen laten uitgroeien tot **dé fietsstad van Vlaanderen**. We zien de fiets niet langer als een alternatief voor de wagen, maar als de eerste keuze om een verplaatsing te maken.

Uiteraard kan niet iedereen voor alle verplaatsingen de fiets gebruiken en valt men soms terug op het openbaar vervoer en de wagen. Sinds enkele jaren is de **deelmobiliteit** zich steeds sterker aan het ontwikkelen als een **alternatief of aanvulling voor het bezit** van een eigen wagen. Overschakelen tussen verschillende vervoersmiddelen wordt steeds makkelijker dankzij verschillende digitale ontwikkelingen. De jongere generatie blijkt ook steeds minder nood te hebben aan een eigen wagen. De stad Mechelen wil inspelen op die tendens door extra in te zetten op deelmobiliteit. We willen een boost geven aan deelsystemen door het aanbod sterk uit te breiden. Zo komt er meer zekerheid en betrouwbaarheid in het systeem. Het gebrek daaraan is momenteel een van de belangrijkste redenen waarom potentiële gebruikers afhaken. Deze sprong in aanbod en kwaliteit

maken we voor zowel deelwagens als deelfietsen, maar ook deelsteps en -scooters krijgen een plek in de keten. Door een goede spreiding van het aanbod, waarbij het makkelijk is om te schakelen tussen de verschillende vervoersvormen, wordt deelmobiliteit een performant systeem dat kan concurreren met de andere mobiliteitsoplossingen.

Om ruimte vrij te maken voor een betere fietsinfrastructuur en deelmobiliteit worden ook op het auto-netwerk belangrijke aanpassingen gedaan. De R6 en de tangent zorgen voor optimalisaties in het netwerk, waardoor de druk op woonwijken en de stadsring afneemt. Door een sturend parkeerbeleid neemt de autodruk ook in het stadscentrum af. Samen met het vernieuwen van straten en pleinen wordt de stad zo steeds meer op maat van de gebruiker ingericht.



DOELSTELLINGEN

Per werkdomein hebben we concrete doelstellingen geformuleerd, met een doorkijk naar mogelijke acties. Dit zal worden aangevuld met een actieplan, waarin de acties worden geconcretiseerd in termen van aantallen, locaties en budgetten.

1. VOETGANGERS

Op wisselende momenten doorheen de dag zijn we allemaal voetgangers. Het belang van goede voetgangersvoorzieningen kan dan ook niet overschat worden. Daarom verbetert de stad Mechelen de **kwaliteit en toegankelijkheid van voetpaden** sterk, zowel via kleine aanpassingen als bij het aanleggen van nieuwe straten. We streven ernaar de kwaliteitseisen van het Vademecum Toegankelijk publiek domein te realiseren. Bij de stedelijke uitvoeringsdiensten wordt een cel opgericht die exclusief werkt aan de kwaliteit van de voetpaden. Deze cel werkt stelselmatig probleempunten weg, zoals te hoge boordstenen, onveilige oversteekplaatsen en overbodige hindernissen. Ook ziet ze erop toe dat nutsmaatschappijen en private aannemers opengebroken voetpaden in perfecte staat herstellen.

Veilige schoolomgevingen zijn een prioriteit. Samen met scholen werken we **schoolstraten** verder uit. Daar is gedurende een halfuur voor en na de schooluren de straat helemaal van de voetgangers en fietsers. Daarnaast vermijden we leveringen van vrachtwagens in de binnenstad op het moment dat leerlingen naar school fietsen. We organiseren **kiss & rides** op de ring voor fietsende scholieren en zorgen waar het kan voor begeleiding door gemeenschaps-wachten of geëngageerde vrijwilligers.

We onderwerpen de Mechelse wegen systematisch aan een **kinderfietsstoets**. Begrijpt een kind de aanleg van de weg en de oversteekplaatsen? Kan een kind potentiële conflictplaatsen met ander verkeer risicoloos overwinnen? Op de eerste plaats passen we die toets toe bij **wegen van en naar scholen en vrijetijdslocaties**.

De stad koestert **buurtwegen en trage wegen**. We bewaren zoveel mogelijk de wegen uit de Atlas der Buurtwegen en een aantal feitelijke wegen. We brengen naamborden aan, maken een mooie, leesbare kaart voor wandelaars en staan in voor een degelijk onderhoud en het openhouden van deze wegen. Dat kan eventueel met een kleine

vrijwilligersvergoeding, samen met partners zoals de Werkgroep Buurtwegen Hombeek en mogelijke peters en meters. Het werk dat gestart is in Hombeek wordt de komende jaren ook in de andere dorpen uitgerold.

Autoluw gebied

We breiden het autoluwe karakter van Mechelen verder uit. Zo worden de IJzerenleen en de Onze-Lieve-Vrouwestraat op dezelfde manier autoluw als de Bruul. Mogelijk volgen ook nog andere straten. Door het herinrichten van de Onze-Lieve-Vrouwestraat zorgen we daar voor een aangename plek waar winkelen en verblijven centraal staan.

2. FIETSEN

We willen van Mechelen **dé fietsstad van Vlaanderen** maken. De laatste jaren hebben we al grote vorderingen gemaakt om een fietsvriendelijke stad te worden. Er werd geïnvesteerd in nieuwe fietsinfrastructuur, het autoluwe centrum werd uitgebreid, binnen de vesten werd een algemene zone 30

ingevoerd en er werden circulatiemaatregelen doorgevoerd in woonbuurten. Hierdoor verloopt het verkeer in de stad steeds meer op fiets snelheid. De Mechelaars waarderen deze inspanningen en gebruiken ook steeds meer de fiets. Samen met het aantal fietsen neemt ook de diversiteit aan soorten toe, met bakfietsen en de speedpedelec als opvallendste trend. Die fietsers allemaal een gepaste plaats geven is de grote uitdaging voor de komende jaren. Daarom gaat de stad verder op de ingeslagen weg door het autoluwe centrum uit te breiden, te investeren in veilige en comfortabele fietsroutes en de woonwijken fietsvriendelijker te maken.

Het **fietsbeleid moet ook zichtbaarder** worden voor de Mechelaars, met een ontmoetingsplek voor fietsers. Daarom zoeken we in de binnenstad een locatie voor het **Huis van de Fiets** (zie verder onder 'Fietsen stallen'). Dit wordt een plek waar verschillende diensten rond fietsen worden aangeboden: stallen, onderhoud, informatie, verhuur, fietsotheek ...

Fietsnetwerk en infrastructuur

Er wordt een **gebiedsdekkend fietsnetwerk** uitgerold over heel Mechelen. De ruggengraat van dit netwerk bestaat uit de **fiets snelwegen** en het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk; deze worden samen met de provincie gerealiseerd.

Aansluitend bij de fietsstrade richting Antwerpen komt er een fietssnelweg langs de tangent richting Brussel. We maken ook de start van een fietssnelweg richting Dendermonde. Met de bestaande route naar Leuven wordt het station zo een knooppunt van fietssnelwegen.

De volgende laag is het **Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF)**, dat de verbindingen maakt naar de **dorpen en buurgemeenten**. Dit netwerk bevat veel fietspaden langs de vaak drukke invalswegen. We focussen op het verbeteren van **de kwaliteit, de veiligheid en het comfort** op deze routes. De **vesten** krijgen een belangrijkere functie in het netwerk. Door het verbeteren van de infrastructuur kunnen deze een echte fietsring rond de stad worden. Aan de noordzijde gebeurt dit via de fietsstraten op de Frans Halsvest en de Keldermansvest. Aan de zuidelijke vesten komt dankzij de tangent ruimte om naar een structurele verbetering van de fietsinfrastructuur te gaan.

Op het volledige fietsnetwerk werken we aan een **infrastructuur op topniveau**. Op korte termijn voeren we een aantal verbeteringen uit op het vlak van comfort en veiligheid. Door het gebruik van roodbruin asfalt op fietspaden vergroten we het rijcomfort en de leesbaarheid van de infrastructuur. Kruispunten worden beter zichtbaar en leesbaar voor alle

weggebruikers. In andere straten zijn ingrijpendere maatregelen nodig en gaan we naar een volledige herinrichting.

Binnen de woonwijken is gemengd verkeer de gewenste oplossing. Fietsers en wagens delen de ruimte op de rijbaan met een algemene maximumsnelheid van **30 km/u**. In samenspraak met de bewoners wordt gekozen voor meer **autoluwe oplossingen**, zodat ook daar de woon- en leefkwaliteit verhoogd kan worden. Op die manier worden de woonwijken een netwerk van **fietsvriendelijke straten**, tot voor de deur van elke Mechelaar.

De binnenstad kent een heel aparte structuur. Zowel het BFF als het recreatieve fietsnetwerk lopen dwars door het stadscentrum. Door de vele functies in het centrum zijn dit ook de drukste punten in het netwerk. Om duidelijk te maken dat de fietser hier de belangrijkste weggebruiker is, werd de **hele binnenstad een fietszone**. Zo bepaalt de fietser het ritme in de binnenstad.

Fietsen stallen

De opkomst van de elektrische fiets en allerhande bakfietsen vraagt om nieuwe kwaliteitseisen voor fietsenstallingen. Mensen investeren in een duurdere fiets en willen die dan ook goed en veilig kunnen

stallen. Daarom zet de stad in op **ruime, kwaliteitsvolle en veilige fietsstalplaatsen voor alle types fietsen**. Organisatoren van **grote evenementen** moeten **bewaakte fietsenstallingen** voorzien. De evenementen die de stad organiseert, geven op dat vlak het goede voorbeeld.


Tegen 2024 willen we **5000 extra fietsstalplaatsen** realiseren, zowel voor publieke functies als in woonbuurten. We streven ernaar een fietsenstalling te voorzien **nabij elke woning** die zelf geen plaats heeft om een fiets te stallen. Als er nog geen aanbod is of er structureel te weinig plaats is, worden er stallingen bijgeplaatst, ook als dat ten koste gaat van een autoparkeerplaats.

Naast de publieke stallingen wordt het aanbod aan **afsluitbare buurtfietsenstallingen** uitgebreid. Mogelijke locaties zijn (buurt)parkings, parken en pleintjes. We ondersteunen ook het omvormen van autogarages tot fietsenbergingen die gezamenlijk gebruikt worden door verschillende gezinnen.

In het stadscentrum komt een **Huis van de Fiets**. Hier kunnen mensen een fiets veilig achterlaten, laten herstellen en info krijgen over alles wat met fietsen te maken heeft. Er zijn lockers voor fietshelmen en ander fietstoebehoren, nette en comfortabele douches, een uitleenpunt voor buggies ...

Via de bouwverordeningen verplicht de stad woonontwikkelingen en bedrijven om voldoende en goed toegankelijke fietsenstallingen te voorzien. We geven daarbij het goede voorbeeld door ook in de gebouwen van de stadsdiensten extra faciliteiten zoals douches en lockers te voorzien.





Als grootste stad binnen de vervoerregio waken we over een voldoende kwalitatief aanbod voor Mechelen en goede verbindingen naar de buurgemeenten.

3. OPENBAAR VERVOER

Vervoerregio

De **vervoerregio**, die bestaat uit de **gewestelijke instanties en de lokale overheden**, neemt de regierol op om in het **regionale mobiliteitsplan** het netwerk van openbaar vervoer te herstructureren. Als grootste stad binnen de vervoerregio waken we over een voldoende kwalitatief aanbod voor Mechelen en goede verbindingen naar de buurgemeenten. Een efficiënt openbaar vervoer is een belangrijke pijler van basisbereikbaarheid. Het nieuwe, vraaggestuurde openbaarvervoernet bestaat uit vier lagen, elk met een specifieke rol, die optimaal op elkaar worden afgestemd:

- Het **treinnet** is de ruggengraat.
- Het **kernet** is de laag die inspeelt op de hoge vervoersvraag op de grote assen naar buurgemeenten en steden. Deze routes worden gebundeld op vervoercorridors om een **hoge frequentie en betrouwbaarheid** te kunnen aanbieden. De haltes op dit kernnet worden uitgerust als mobipunten, met overstapmogelijkheden en extra dienstverlening.
- Het **aanvullend net** zorgt voor een bediening van de kleinere kernen en woonwijken en voor de

aanvoer naar het kernnet en het treinnet. Ook het stadsnet valt hieronder.

- Als laatste schakel wordt gewerkt aan **vervoer op maat**. Dit speelt in op specifieke individuele mobiliteitsvragen van mensen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen wegens doelgroep (bv. kinderen, ouderen ...), locatie of tijdstip.

De **toegankelijkheid van het openbaar vervoer** behouden en verbeteren blijft een belangrijke doelstelling. Met een gericht beleid naar **doelgroepen** zorgen we voor **oplossingen op maat** van deze personen en hun budget. Bestaande initiatieven zoals de Minder Mobielen Centrale, taxicheques en de Shopping Shuttle worden verdergezet of uitgebreid. Ook nieuwe initiatieven zoals de fietstaxi, de watertaxi of carpool kunnen ondersteund worden.

Mobipunten

Mobipunten zijn **knooppunten** waar gebruikers de **overstap** maken tussen verschillende vervoerswijzen. Stations zijn de klassieke voorbeelden, maar ook randparkings en goed bediende bushaltes worden omgevormd tot mobipunten. Het uitbouwen van die overstappunten is noodzakelijk om de toenemende druk van pendelaars op het verkeer in Mechelen proactief op te vangen.

De mobipunten worden uitgebreid tot echte knooppunten voor verplaatsingen, met overstapmogelijkheden naar openbaar vervoer en deelmobiliteit, maar ook **dienstverlening** zoals een pakjesautomaat of reisinformatie.

Doorstroming en kwaliteit verbeteren

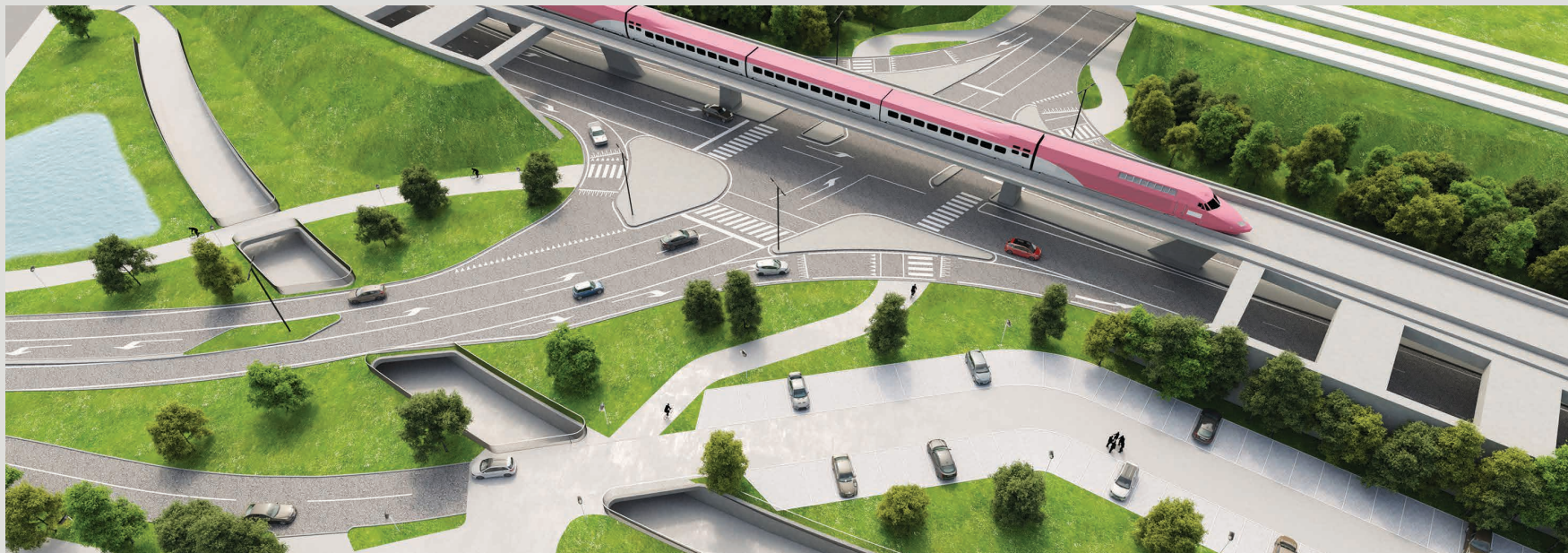
De kwaliteit en aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer hebben veel te maken met betrouwbaarheid. Vertragingen op het netwerk ontmoedigen de gebruikers en duwen hen naar andere vervoers-

middelen. Door aangepaste infrastructuur en betere informatie voor de reizigers kunnen we hun reiservaring verbeteren.

Busbanen, een betere infrastructuur aan de haltes en aangepaste verkeerslichtenregelingen verhogen de **betrouwbaarheid** van het openbaar vervoer. De opening van de tangent is een opportuniteit om op de vesten ruimte vrij te maken voor een busbaan. In combinatie met een betere **halte-infrastructuur** kan de stadsring zo uitgroeien tot een betrouwbare buscorridor langs een aantal mobipunten. Van daaruit

kan iedereen snel en makkelijk naar het centrum: te voet voor wie dat wil, of met een deelfiets of -step.

In het centrum blijft buslijn 1 de bediening verzorgen tussen het station, de Grote Markt en het Nekkerspoelstation. Samen met De Lijn onderzoeken we of deze bediening kan gebeuren met een elektrische zelfrijdende bus. Ook voor andere lijnen blijft de stad aandringen op het overschakelen naar elektrische bussen.



4. DEELMOBILITEIT

‘Delen is het nieuwe bezitten’ - het is een slogan die steeds meer realiteit wordt. Waar het delen van voertuigen tot voor enkele jaren een nichemarkt was, geraakt dit steeds meer ingeburgerd. Autodelen met Cambio wordt al vele jaren ondersteund door de stad, en duizenden Mechelaars maken gebruik van verschillende types deelfietsen.

Dankzij de digitale revolutie is het steeds makkelijker geworden om afspraken te maken tussen gebruikers en betalingen te organiseren. Dit heeft voor een stroomversnelling gezorgd in het aanbod en de mogelijkheden van deelmobiliteit. De **toegankelijkheid** van dergelijke systemen en **combinaties** met het openbaar vervoer worden vereenvoudigd door reservaties en betalingen te integreren in één gemeenschappelijk platform. **MAAS-toepassingen** (Mobility As A Service) zijn een volgende stap om de verschillende aanbieders van openbaar vervoer en deelmobiliteit verder te integreren.

De stad wil ten volle gebruikmaken van deze groeiende markt om een transitie in te zetten. Daar waar de markt vooral vraagvolgend is en voertuigen aanbiedt die op heel korte termijn rendabel zijn voor de exploitant, wil de stad ervoor zorgen dat

het **aanbod wordt versterkt** en zo de overgang naar deelmobiliteit versnellen.

Autodelen

Het stadsbestuur wil een actieve rol opnemen om de Mechelaars te overtuigen om over te schakelen naar duurzame mobiliteit. Door autodelen te stimuleren willen we het totale aantal wagens in Mechelen reduceren, het **wagenpark** milieuvriendelijker maken en **efficiënter** inzetten.

Mechelen wil op korte termijn uitgroeien tot dé referentiestad op het gebied van autodelen. Via een openbare aanbesteding zal de stad een forse **stijging van het aanbod** realiseren met station-based deelwagens (met vaste standplaats om op te halen en terug te brengen). Bij de uitbreiding van het aanbod willen we dat minstens de helft van de voertuigen elektrisch is. Op deze manier presenteren we een groot en divers aanbod aan de Mechelaars en wordt de zekerheid van een vrije wagen groter.

Er moeten **zo min mogelijk drempels** zijn om een auto te delen. Naast het aanbod moet ook de informatie over de verschillende vormen van autodelen vlot tot bij de Mechelaars gebracht worden. Autodelers moeten dezelfde rechten hebben als

andere bewoners met een wagen. Waar mogelijk worden de drempels verlaagd door het inschrijvingsgeld de eerste keer weg te laten, zodat de gebruiker vrijblijvend kan kennismaken met het systeem.

Naast de injectie van station-based deelwagens zet de stad ook in op het faciliteren van andere vormen van autodelen. We gaan op regelmatige basis in overleg met de verschillende autodeelinitiatieven om te kunnen inspelen op de noden en kansen die zich voordoen.

Deelfietsen

Veel Mechelaars, maar nog niet alle, hebben een eigen fiets. Ook bezoekers vragen steeds meer naar mogelijkheden om een fiets te gebruiken in Mechelen. De stad wil daarop inspelen door enerzijds het bezit van een fiets makkelijker te maken en anderzijds **publieke deelfietsen** aan te bieden.

We blijven het aanbod van **Blue-bike aan de stations** ondersteunen. Daarnaast zorgen we ook voor een verderzetting en uitbreiding van de **free-floating deelfietsen** (die men overal in de stad kan oppikken en terugplaatsen), die het volledige grondgebied blijven bedienen. Het aanbod van deze fietsen moet uitgebreid en beter beheerd worden, zodat de

betrouwbaarheid van het systeem toeneemt. Door het aanbod te koppelen aan de mobipunten vormt de deelfiets een ideale aansluiting op het openbaar vervoer of de randparkings.

De Mechelaars vragen ook naar het delen van bakfietsen en andere soorten fietsen. De praktische ervaring en goede praktijkvoorbeelden op dit gebied zijn echter zeer beperkt. Daarom start de stad met een proefproject met bakfietsdelen in enkele buurten om zelf die ervaring op te doen. Na een gunstige evaluatie kan dit uitgroeien naar een groter gebied.

Steps en andere voertuigen

Na het proefproject met deelsteps bekijken we welke mogelijkheden er zijn om ook hiervoor een blijvend aanbod te realiseren. We voorzien een **duidelijk kader** waarbinnen deelvoertuigen aangeboden kunnen worden op het openbaar domein. Door overleg met de aanbieders zien we toe op het beheer en de kwaliteit van deze voertuigen. Zo kunnen ze een volwaardige rol opnemen die past binnen de mobiliteitsvisie van de stad.



5. AUTO

Netwerk

Het autonetwerk wordt verder vorm gegeven volgens de **wegencategorisering** uit het mobiliteitsplan. Dat streeft ernaar het auto- en vrachtverkeer te oriënteren naar de wegen die daarvoor geschikt zijn en de **woonbuurten te ontlasten** van doorgaand verkeer. Dankzij een aantal **optimalisaties** aan het hogere wegennet neemt de capaciteit daar toe en hoeven andere wegen minder verkeer te verwerken.

- De **afwerking van de R6** is volop bezig. Na het kruispunt met de Liersesesteenweg wordt ook op het kruispunt met de Antwerpsesteenweg een fly-over gebouwd. Dat komt de veiligheid van alle weggebruikers ten goede en bevordert de doorstroming van en naar de E19. Daarmee is de R6 voltooid en kan hij zijn functie als noordelijke ringweg ten volle opnemen.
- Parallel aan de spoorbundel wordt een **tangent** gerealiseerd. Die zal ook aan de zuid-oostzijde van Mechelen het doorgaande verkeer van de stadsring halen en de doorstroming ervan verbeteren.

- De Vlaamse overheid is samen met de stad een studie gestart om de **knoop van de E19 met de R6 en de N16 te optimaliseren**. De doelstelling is een betere doorstroming, het inzetten van de Uilmolenweg als verdeelweg rond Mechelen en een directere ontsluiting van de bedrijventerreinen.

Door de R6 en de tangent ten volle te benutten kan de verkeersfunctie van de stadsring al op korte termijn worden afgebouwd. Vanaf de opening van de tangent worden maatregelen genomen om de **capaciteit op de vesten af te bouwen** en het verkeer naar de tangent te heroriënteren. De vrijgekomen ruimte wordt gebruikt om de **fietsring** te realiseren en de **doorstroming voor het openbaar vervoer** te verbeteren. In overleg met de Vlaamse overheid volgen na de heraanleg van de Speecqvest ook andere delen van de zuidelijke vesten. We kiezen voor een vergelijkbare kwaliteitsvolle aanleg met veel groen en ruimte voor fietsers en voetgangers.

Parkeren

De afgelopen vijftien jaar heeft Mechelen sterk ingezet op het verhogen van de kwaliteit van het openbaar domein in de **binnenstad**. Daarbij werd ervoor gekozen de parkeervoorzieningen op

straat af te bouwen en te verschuiven, zowel naar **ondergrondse parkings** in het centrum als naar de **parkings aan de rand** van de stad.

De **verschuiving naar de stadsrand** wordt verdergezet door de aanleg van **parking Eandis** en het uitbreiden van **parking Zandpoortvest**. Daarbij hoort ook een sturend parkeerbeleid met aangepaste tarieven om langparkeren in het centrum minder aantrekkelijk te maken. Bij het vernieuwen van straten kan de parkeercapaciteit afgebouwd worden om meer kwaliteit te bieden voor fietsers en voetgangers. We bewaken wel het behoud van parkeerplaatsen voor personen met een handicap.

Het nieuwe **parkeergebouw Eandis** op de nieuw te ontginnen Keerdok-Eandis-site wordt een innovatief nieuw parkeergebouw, waar voor het eerst een **Smart Grid System** wordt geïmplementeerd. Daar wordt via zonnepanelen 100% groene energie opgewekt, die op een innovatieve manier gestockeerd wordt en aangeboden om verschillende soorten van elektrische voertuigen mee op te laden. In de nieuwe parking komen een mobipunt en tal van faciliteiten die tegemoetkomen aan de behoeften van de reizigers.

De site **Centerparking** tussen Bruul en IJzerenleen wordt een belangrijk stadsvernieuwingsproject. Hier is ruimte voor een multifunctionele invulling met winkels, wonen, diensten ... In afwachting van een nieuwe invulling wordt het parkeren er **uitsluitend voor abonneehouders** georganiseerd.

Door in te zetten op deelmobiliteit biedt de stad oplossingen om het autobezit en de parkeerdruk te doen afnemen. De **parkeernormen** voor nieuwbouw worden verlaagd, in het bijzonder wanneer de ontwikkelaar mee investeert in **deelmobiliteit**. Die transitie wordt ondersteund door het afbouwen van gratis en onbeperkt parkeren op het openbaar domein.

Op strategische plekken worden **buurtparkings** aangelegd om een kwalitatiever openbaar domein te realiseren, bijvoorbeeld op plaatsen waar veel parkeerplaatsen verdwijnen om fietspaden aan te leggen. Een alternatief voor die extra capaciteit kan het **dubbel gebruik** zijn van **bestaande parkings** van bedrijven of handelszaken die worden opengesteld voor bewoners op momenten dat ze toch niet gebruikt worden.

De **blauwe zone** blijft een middel om de parkeerdruk van het stadscentrum en bedrijvzones weg te halen

uit woonstraten. Waar bewoners ernaar vragen en draagvlak aantonen, organiseert de stad een bevraging voor het uitbreiden van de blauwe zone.

Autoluwe binnenstad

Met een doordachte circulatie boeken we vooruitgang op het vlak van leefbaarheid en verkeersveiligheid in het stadscentrum. We breiden het **autoluwe karakter** van Mechelen verder uit. Zo krijgen **de IJzerenleen en de Onze-Lieve-Vrouwestraat** eenzelfde autoluwe karakter als de Bruul, met het verschil dat er wel openbaar vervoer blijft rijden. We behouden daarbij het principe dat het gebied gecontroleerd wordt door ANPR-camera's ('slimme camera's' met automatische nummerplaat herkenning).



6. LOGISTIEK

Naast personenvervoer maakt ook **goederenvervoer** een groot deel van de verkeersstromen in Mechelen uit. Een analyse van ANPR-data heeft aangetoond dat 10% van het verkeer van goederenvervoer komt. Het studie bureau Technum becijferde in 2015 dat de Mechelse binnenstad 7587 leveringen per week te verwerken krijgt. Niet alleen B2B-leveringen groeien, maar door de groei van e-commerce stijgen ook B2C-leveringen exponentieel. 8% daarvan zijn dan nog eens gefaalde thuisleveringen, waardoor deze pakketjes een tweede tot derde keer worden aangeboden.

Onze doelstelling is naar een duurzamer en efficiënter goederenvervoer toe te werken, met een **primaire focus op de binnenstad en de stationsomgeving**. Met een **duurzaam logistiek plan** bereiken we een **vermindering van het aantal transportbewegingen** en gereden kilometers, gecombineerd met een vergroening van de voertuigen. Zo werken we naar de richtlijnen van de Europese Commissie toe voor een stadsdistributie met zero emissie tegen 2030.

We werken ook sturend op de **routekeuze** van het vrachtverkeer om **woonwijken en schoolomgevingen te ontlasten**. Dit doen we door communicatie

van gewenste routes, maar ook door gebieden af te bakenen waar uitsluitend bestemmingsverkeer is toegestaan.

De stad heeft zich binnen de **Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek** onder andere geëngageerd om een **convenant met de transportsector** op te stellen, met de bedoeling een overgang naar duurzamer transport te realiseren. Zo faciliteren we de sector om samen naar oplossingen en optimalisaties in hun stromen te zoeken. Onder meer de expertise die werd opgebouwd in diverse projecten rond **cargofietsen** zal daarbij ingezet worden om het aandeel van deze fietsen in de keten te versterken.

City hub en duurzame last mile

De oplossing om minder transportbewegingen en minder gereden kilometers in de binnenstad te realiseren bestaat erin **getransporteerde goederen te consolideren aan de stadsrand** in een city hub of consolidatiecentrum. Van daaruit kunnen de goederen **gebundeld en op een duurzame manier naar de binnenstad gebracht** worden, bijvoorbeeld met een cargofiets of andere duurzamere voertuigen. De rol van de stad hierin is vooral faciliterend, door flankerende maatregelen te nemen en communicatie te voeren.

Microhubs of slimme lockersystemen spelen in op de groei van e-commerce en de daarmee gepaard gaande goederenstromen en gefaalde thuisleveringen. Een ontvanger pikt zijn pakje op wanneer het hem/haar het beste past. Deze systemen hebben ook een impact op het **terugdringen van het aantal gemotoriseerde kilometers**, omdat de pakketjes gebundeld geleverd worden in één locker in plaats van op verschillende thuisadressen. Mechelen heeft vanuit **het Europese project Surflogh** mee geïnvesteerd in de uitbouw van dit netwerk en zal dit de komende jaren nog verder uitbreiden op strategische plaatsen die 24/7 beschikbaar zijn.



TRANSITIE NAAR DUURZAMERE VOERTUIGEN

Als beheerder van het openbaar domein faciliteert de stad de overgang naar duurzamere voertuigen. Elektrisch rijden neemt langzaam maar zeker toe. We verwachten dat dit aandeel de komende jaren steeds sterker zal stijgen door een steeds beter aanbod aan elektrische wagens. De stad plaatst laadpalen bij en streeft ernaar bij elke laadpaal telkens één van de twee plaatsen te reserveren voor een elektrische deelauto. We werken een kader uit waarbinnen het plaatsen van laadinfrastructuur wordt geregeld. Zo garanderen we dat er een voldoende aanbod komt voor iedereen die wil overschakelen naar een elektrisch voertuig.

Op andere vlakken neemt de stad het voortouw om de overgang naar schone voertuigen actief te versnellen. De **deelwagens en de stedelijke vloot** worden in belangrijke mate **elektrisch**. Ook met De Lijn onderhandelen we over het inzetten van elektrische bussen, zeker op de lijnen van het stadsnet. Via een nieuw taxireglement wordt tegen 2025 de overstap gemaakt naar 100% emissievrije taxi's.





INNOVATIE EN SMART CITY

Mechelen wil een slimme en vooruitstrevende stad zijn. Daarom zetten we ook in op innovatie. Het verzamelen, beheren en ontsluiten van **data** kan keuzes in het mobiliteitsbeleid onderbouwen en verantwoorden. Tegenwoordig zijn er een aantal belangrijke drivers die het inzetten op data en informatie rechtvaardigen of zelfs vereisen, zeker op het vlak van mobiliteit:

- In het kader van krimpende overheidsbudgetten is het belangrijk dat middelen worden ingezet waar de uitdagingen het grootst zijn: data ondersteunen bij het **inventariseren**, het **beoordelen** en het **stellen van prioriteiten** op het grondgebied.

- In diezelfde context is het belangrijk de **effectiviteit van maatregelen** na te gaan: als een beleidsmaatregel geen of een verkeerd effect heeft op de omgeving, moet dit (snel) gedetecteerd kunnen worden.

De interessantste inzichten worden bovendien bekomen uit het **combineren van datasets uit verschillende bronnen en domeinen**. Vandaar dat het belangrijk is data **centraal ter beschikking** te kunnen stellen. Mogelijke bronnen zijn onder andere gegevens van ANPR-camera's, verkeerstellingen, burgermeetnetten en inventarisaties op het terrein.

Deelname aan Europese projecten biedt de kans om tijd en financiën te krijgen om te werken op **innovatie**. Europese projecten maken het ook mogelijk deel uit te maken van een **lerend netwerk** met kennisinstellingen en andere steden. Het is een ideaal platform om **kennis en expertise te delen** en te leren door te doen via het uitwerken van **pilootprojecten**.

De stad Mechelen maakt momenteel deel uit van Europese projecten rond **duurzame logistiek** (Surflogh, Sprout), **fietskoeriers** (City Changer Cargo Bike), **slimme energienetwerken** (ACCESS) en **autonome voertuigen** (ART-Forum). Samen met de subsidieadviseurs kijken we voortdurend uit naar mogelijke opportuniteiten voor nieuwe projecten die binnen de visie van de stad passen.

VOLG MECHELEN ONLINE

 www.mechelen.be

 facebook.com/StadMechelen

 @StadMechelen

 @StadMechelen