

VISIENOTA MOBILITEIT

EEN SAMENVATTING



www.mechelen.be



MECHELEN



Mobiliteit is 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. Het komt erop aan onze troeven op het gebied van mobiliteit verder uit te bouwen: een compact handelscentrum, goed ontsloten bedrijvzones en een sterk knooppunt van openbaar vervoer.

De afgelopen vijftien jaar heeft de stad Mechelen grote veranderingen ondergaan. Het centrum is veel aangenamer geworden, de combinatie van parkeren aan de stadsrand met autoluwe straten in het centrum werpt haar vruchten af. We werken verder aan een openbaar domein op mensenmaat en zetten de duurzame mobiliteitsvisie van de afgelopen jaren voort.





BELEIDSVISIE

Het aantal inwoners, bedrijven en bezoekers in Mechelen neemt toe en daarmee ook de vraag naar verplaatsingen in de stad. Al die verplaatsingen vlot blijven verwerken is een uitdaging. Dankzij een goede ruimtelijke ordening komen er nieuwe, groot-schalige ontwikkelingen op goed ontsloten locaties. De **vrijheid om te kiezen** hoe men zich verplaatst blijft centraal staan. We sturen de Mechelaars wel in de richting van een **duurzamer verplaatsingsgedrag**.

Om Mechelen bereikbaar, leefbaar en veilig te houden, kiezen we voor een **totaalaanpak** met grote openbare werken, sterker openbaar vervoer en betere mobiliteit voor de zachte weggebruikers. We hanteren daarbij het **STOP-principe**: de prioriteit gaat eerst naar Stappen, dan naar Trappen (fiets), daarna Openbaar vervoer en dan pas Personenwagens. Duurzamere verplaatsingen verhogen ook 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.

Bijzondere aandacht gaat naar **fietsen en deelmobiliteit**. De fiets is in de stad het snelste en makkelijkste transportmiddel.

Fietsen wordt populairder, ook dankzij de elektrische fiets. Het is gezond, betaalbaar en milieuvriendelijk. Daarom willen we Mechelen laten uitgroeien tot **dé fietsstad van Vlaanderen**. We zien de fiets als de eerste keuze om een verplaatsing te maken.

Sinds enkele jaren zit **deelmobiliteit** sterk in de lift. Overschakelen tussen vervoermiddelen wordt steeds makkelijker en de jongere generatie heeft minder nood aan een eigen wagen. Mechelen speelt hierop in door extra in te zetten op deelmobiliteit. We geven een boost aan deelsystemen door het aanbod en de kwaliteit sterk uit te breiden en het systeem betrouwbaarder te maken. Zo wordt deelmobiliteit een performant systeem dat kan concurreren met andere vervoermiddelen.

Om ruimte te maken voor een betere fietsinfrastructuur en deelmobiliteit wordt het **autonetwerk aangepast**. De R6 en de tangent optimaliseren het netwerk, waardoor de druk op woonwijken en de stadsring afneemt. Een sturend parkeerbeleid vermindert de autodruk in het stadscentrum. Straten en pleinen worden vernieuwd. Met dit alles wordt de stad op maat van de gebruiker ingericht.



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.

OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

1. VOETGANGERS

De stad Mechelen verbetert de **kwaliteit en toegankelijkheid van voetpaden**. Een nieuwe cel bij de stedelijke uitvoeringsdiensten werkt exclusief aan de kwaliteit van de voetpaden.

Veilige schoolomgevingen zijn een prioriteit. Samen met scholen werken we verder aan schoolstraten, we vermijden vrachtverkeer in de binnenstad op het moment dat leerlingen naar school fietsen, organiseren kiss & rides op de ring en zorgen waar mogelijk voor begeleiding. We toetsen systematisch voor alle Mechelse wegen of ze **veilig en overzichtelijk** zijn voor kinderen.

De stad bewaart zoveel mogelijk **buurtwegen en trage wegen**, ontsluit ze en onderhoudt ze.

2. FIETSEN

We willen van Mechelen **dé fietsstad van Vlaanderen** maken. De laatste jaren zijn we op dat vlak al sterk gevorderd. De Mechelaars fietsen steeds meer, ook met nieuwe types als bakfietsen en speedpedelecs.

De stad gaat 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.

Er wordt een **gebiedsdekkend fietsnetwerk** uitgerold over heel Mechelen. De ruggengraat bestaat uit de **fietsnelwegen** en het **Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk**. Aansluitend bij de fietsostrade richting Antwerpen komt er een fietsnelweg langs de tangent richting Brussel. We maken ook de start van een fietsnelweg richting Dendermonde. Met de route naar Leuven wordt het station zo een knooppunt van fietsnelwegen.

Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) verbindt Mechelen met de dorpen en buurgemeenten. Hier focussen we op kwaliteit, veiligheid en comfort. De vesten worden belangrijker in het netwerk. Met een betere infrastructuur kunnen ze een echte fietsring rond de stad worden.

Op het volledige fietsnetwerk zorgen we voor een **infrastructuur op topniveau**: comfortabele en duidelijke fietspaden en overzichtelijke kruispunten. Sommige straten worden volledig heringericht.

Binnen de woonwijken delen fietsers en wagens de weg tegen maximum 30 km/u. In samenspraak met de bewoners kiezen we voor meer autoluwe oplossingen.

Het BFF en het recreatieve fietsnetwerk lopen dwars door het stadscentrum. Om duidelijk te maken dat de fietser hier de belangrijkste weggebruiker is, werd de **hele binnenstad een fietszone**.

Het stadsbestuur zet in op ruime, kwaliteitsvolle en veilige **fietsstalplaatsen** voor alle types fietsen. Organisatoren van grote evenementen moeten bewaakte fietsenstallingen voorzien. De stad geeft het goede voorbeeld. Tegen 2024 willen we 5000 extra fietsstalplaatsen realiseren in Mechelen. We streven naar een fietsenstalling nabij elke woning die daar zelf geen plaats voor heeft. Waar nodig worden er stallingen bijgeplaatst, ook als dat ten koste gaat van een autoparkeerplaats. Er komen meer afsluitbare buurtfietsenstallingen, bijvoorbeeld op (buurt) parkings, parken en pleintjes.

De stad verplicht woonontwikkelingen en bedrijven om voldoende en goed toegankelijke fietsenstallingen te voorzien en geeft daarin het goede voorbeeld bij haar eigen gebouwen.

In de binnenstad zoeken we een locatie voor het **Huis van de Fiets**, waar verschillende diensten rond fietsen worden aangeboden: stallen, onderhoud, informatie, verhuur, lockers, douches ...

3. OPENBAAR VERVOER

De **toegankelijkheid** van het openbaar vervoer **behouden en verbeteren** blijft een belangrijk doel.

De **vervoerregio**, die bestaat uit de gewestelijke instanties en lokale overheden, herstructureert het netwerk van openbaar vervoer binnen het regionale mobiliteitsplan. Als grootste stad in de vervoerregio waken we over een kwalitatief aanbod voor Mechelen en goede verbindingen naar de buurgemeenten. Het nieuwe openbaarvervoernet bestaat uit vier lagen:

- Het **treinnet** is de ruggengraat.
- Het **kernet** verzorgt het vervoer naar buurgemeenten en steden. Deze routes worden gebundeld op vervoerscorridors, met een **hoge frequentie en betrouwbaarheid**. De haltes worden uitgerust als mobipunten, met overstapmogelijkheden en extra dienstverlening.



- Het **aanvullende net** bedient de kleinere kernen en woonwijken en zorgt voor de aanvoer naar het kernnet en het treinnet. Ook het stadsnet valt hieronder.

- Er is **vervoer op maat** voor mensen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen.

Mobipunten zijn knooppunten voor verplaatsingen. Hier kunnen gebruikers overstappen naar diverse vervoerswijzen zoals openbaar vervoer en deelmobiliteit. Er is ook dienstverlening zoals een pakjesautomaat of reisinformatie. Naast stations worden ook randparkings en goed bediende bushaltes omgevormd tot mobipunten om de druk van pendelaars op het verkeer op te vangen.

We maken het **openbaar vervoer kwaliteitsvoller, aantrekkelijker en betrouwbaarder**, onder meer via busbanen, een betere infrastructuur aan haltes en aangepaste verkeerslichtenregelingen. Door de tangent komt er op de vesten ruimte vrij voor een busbaan. Zo kan de stadsring uitgroeien tot een betrouwbare buscorridor langs een aantal mobipunten. Van daaruit kan iedereen vlot naar het centrum, te voet of met een deelfiets of -step. In het centrum blijft buslijn 1 rijden tussen het station, de Grote Markt en het Nekkespoelstation. Samen met

De Lijn onderzoeken we of dit met een elektrische zelfrijdende bus kan. Ook voor andere lijnen dringen we aan op elektrische bussen.

4. DEELMOBILITEIT

De stad wil op het gebied van deelmobiliteit een transitie inzetten door het **aanbod te versterken**. De **toegankelijkheid** van deelsystemen en combinaties met het openbaar vervoer worden vereenvoudigd door reservaties en betalingen te integreren in één gemeenschappelijk platform.

Mechelen wil dé referentiestad worden op het gebied van autodelen. Door **autodelen te stimuleren** willen we het aantal wagens in de stad reduceren, het wagenpark milieuvriendelijker maken en efficiënter inzetten. Via een openbare aanbesteding doen we het aanbod aan deelwagens met een vaste standplaats fors stijgen. Minstens de helft daarvan dient elektrisch te zijn. Er moeten zo weinig mogelijk drempels zijn om een auto te delen; waar mogelijk worden die drempels verlaagd. De stad overlegt regelmatig met de verschillende autodeelinitiatieven om in te spelen op noden en kansen.



Veel Mechelaars, maar nog niet alle, hebben een eigen fiets. Ook bezoekers vragen steeds meer naar mogelijkheden om te fietsen. De stad wil het bezit van een fiets makkelijker maken en **publieke deel-fietsen** aanbieden. Naast het aanbod van Blue-bike aan de stations zetten we verder in op deelfietsen zonder vaste standplaats, op het hele grondgebied. Gekoppeld aan mobipunten vormt de deelfiets een ideale aansluiting op het openbaar vervoer of de randparkings. We starten ook een proefproject met bakfietsdelen in enkele buurten. Als dat goed loopt, kan het ruimer uitgroeien.

Na het proefproject met **deelsteps** bekijken we hoe we hiervan een blijvend aanbod kunnen maken. We voorzien een duidelijk kader om **diverse deelvoertuigen** aan te bieden op het openbaar domein. Door overleg met de aanbieders zien we toe op het beheer en de kwaliteit ervan.



Door optimalisaties aan het hogere wegennet neemt de capaciteit daar toe en krijgen andere wegen minder verkeer te verwerken.

5. AUTO

Het **autonetwerk** krijgt verder vorm. Het auto- en vrachtverkeer wordt georiënteerd naar de wegen die daarvoor geschikt zijn, om de woonbuurten te ontlasten. Door optimalisaties aan het hogere wegennet neemt de capaciteit daar toe en krijgen andere wegen minder verkeer te verwerken.

- De **afwerking van de R6** is bezig. Op het kruispunt met de Antwerpsesteenweg wordt een fly-over gebouwd. Die zorgt voor veiliger verkeer en betere doorstroming van en naar de E19.
- Parallel aan de spoorbundel wordt een **tangent** gerealiseerd. Die haalt aan de zuid-oostzijde van Mechelen het doorgaande verkeer van de stadsring en verbetert de doorstroming.
- De Vlaamse overheid voert samen met de stad een studie uit om de **knoop van de E19 met de R6 en de N16 te optimaliseren**.

Dankzij de R6 en de tangent kan het **verkeer op de stadsring** op korte termijn **verminderen**. Het verkeer wordt naar de tangent geheroriënteerd en de capaciteit op de vesten wordt afgebouwd. De

vrijgekomen ruimte dient om de fietsring te realiseren en het openbaar vervoer beter te laten doorstromen. Na de Speecqvest worden ook andere delen van de zuidelijke vesten heraangelegd, met veel groen en ruimte voor fietsers en voetgangers.

De afgelopen vijftien jaar heeft Mechelen sterk ingezet op een betere **kwaliteit van het openbaar domein in de binnenstad**. Parkeervoorzieningen op straat werden afgebouwd en verschoven naar ondergrondse parkings in het centrum en randparkings. De verschuiving naar de stadsrand gaat verder met de aanleg van **parking Eandis** en het uitbreiden van **parking Zandpoortvest**. Een sturend parkeerbeleid met aangepaste tarieven maakt langparkeren in het centrum minder aantrekkelijk. Bij het vernieuwen van straten kan het aantal parkeerplaatsen verminderen ten gunste van fietsers en voetgangers. We bewaken wel het behoud van parkeerplaatsen voor personen met een handicap.

Het **nieuwe parkeergebouw Eandis** krijgt een innovatief Smart Grid System. Hier wordt via zonnepanelen 100% groene energie opgewekt, die wordt gebruikt om elektrische voertuigen mee op te laden. Er komt ook een mobipunt met tal van faciliteiten voor de reizigers.

De site **Centerparking** wordt een belangrijk stadsvernieuwingsproject. Dit krijgt een multifunctionele invulling met winkels, wonen, diensten ... Tot het zover is, kunnen enkel abonnees hier parkeren.

De **parkeernormen voor nieuwbouw** worden **verlaagd**, vooral als de ontwikkelaar mee investeert in deelmobiliteit. Ook **gratis en onbepikt parkeren** op het openbaar domein wordt **afgebouwd**.

Op strategische plekken worden **buurtparkings** aangelegd. De **blauwe zone** blijft een middel om de parkeerdruk weg te halen uit woonstraten en kan uitgebreid worden als er vraag naar is.

Met een doordachte circulatie wordt het stadscentrum leefbaarder en verkeersveiliger. We breiden het **autoluwe karakter** van Mechelen verder uit.



6. LOGISTIEK

Goederenvervoer maakt 10% van de verkeersstromen in Mechelen uit. Naast B2B-leveringen stijgen ook B2C-leveringen fors door de groei van e-commerce. 8% daarvan zijn gefaalde thuisleveringen. De stad werkt aan een **duurzamer en efficiënter goederenvervoer**, met focus op de binnenstad en de stationsomgeving. Met een duurzaam logistiek plan verminderen we het aantal transportbewegingen en gereden kilometers. In combinatie met een vergroening van de voertuigen werken we naar de Europese richtlijnen toe voor een stadsdistributie met zero emissie tegen 2030. We sturen ook de routekeuze van het vrachtverkeer om woonwijken en schoolomgevingen te ontlasten.

De stad heeft zich binnen de Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek geëngageerd om een **convenant met de transportsector** op te stellen en zo een overgang naar duurzamer transport te realiseren. We helpen de sector naar oplossingen en optimalisaties te zoeken. We versterken bijvoorbeeld het aandeel cargofietsen in de keten, vanuit onze opgebouwde expertise daarrond.

De oplossing om het aantal transportbewegingen en gereden kilometers in de binnenstad te verminderen is getransporteerde goederen aan de stadsrand te consolideren in een **city hub**. Van daaruit kunnen ze gebundeld en op een duurzame manier naar de binnenstad gebracht worden. De rol van de stad hierin is vooral faciliterend. **Microhubs** of **slimme lockersystemen** vermijden gefaalde thuisleveringen. Een ontvanger haalt zijn pakje af op een moment naar keuze. Deze systemen verminderen ook het aantal gemotoriseerde kilometers. Mechelen heeft vanuit het **Europese project Surflogh** mee geïnvesteerd in de uitbouw van dit netwerk en breidt het nog verder uit.

TRANSITIE NAAR DUURZAMERE VOERTUIGEN

De stad faciliteert de overgang naar duurzamere voertuigen. We verwachten dat de toename aan elektrische wagens de komende jaren zal blijven stijgen door een steeds beter aanbod. De stad plaatst laadpalen bij en streeft ernaar telkens één van de twee plaatsen te reserveren voor een elektrische deelauto. We werken een kader uit voor het plaatsen van laadinfrastructuur en garanderen zo een voldoende aanbod voor wie wil overschakelen naar elektrisch rijden.

Op andere vlakken nemen we het voortouw om de overgang naar schone voertuigen 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. Via een nieuw taxireglement wordt tegen 2025 de overstap gemaakt naar 100% emissievrije taxi's.

INNOVATIE EN SMART CITY

Mechelen wil een slimme, vooruitstrevende stad zijn. Daarom zetten we in op innovatie. Door **data te verzamelen, beheren en ontsluiten** kunnen we keuzes in het mobiliteitsbeleid onderbouwen en verantwoorden. Daarom is het belangrijk diverse data centraal ter beschikking te stellen, zoals gegevens van ANPR-camera's, verkeerstellingen, burgermeetnetten en inventarisaties op het terrein.

Dankzij deelname aan **Europese projecten** komt er tijd en geld beschikbaar om aan innovatie te werken. Zo kunnen we ook deel uitmaken van een lerend netwerk met kennisinstellingen en andere steden. Mechelen maakt momenteel deel uit van Europese projecten rond duurzame logistiek, fietskoeriers, slimme energienetwerken en autonome voertuigen. Met de subsidieadviseurs kijken we steeds uit naar opportuniteiten voor projecten die binnen de visie van de stad passen.



VOLG MECHELEN ONLINE

 www.mechelen.be

 facebook.com/StadMechelen

 @StadMechelen

 @StadMechelen