



MOBILITEITSPLAN MECHELEN BELEIDSPLAN

Verbreden en verdiepen



Opdrachtgever: STAD MECHELEN

Datum: januari 2015

Titel	MOBILITEITSPAN MECHELEN – Verbreden & verdiepen
Opdrachtgever	STAD MECHELEN Grote Markt 21 2800 MECHELEN
Contactpersoon opdrachtgever	Joris Sloomaeckers
Indiener	Technum (Tractebel Engineering n.v.) Coveliersstraat 15 - 2600 Antwerpen T +32 3 270 92 92 - info@technum-tractebel.be
Contactpersoon indiener	Jan Dumez
Datum	15/01/2015
Versienummer	4
Projectnummer	P.1072

KWALITEIT



DOCUMENTGESCHIEDENIS (BOVENSTE RIJ IS HUIDIGE VERSIE)

Versie	Datum	Opmerkingen
4	15/01/2015	Definitieve versie na RMC
3	30/09/2014	Nota na GBC 28/08/2014
2	28/07/2014	Nota i.f.v GBC 28/08/2014
1	27/05/2014	Draftnota i.f.v GBC 30/06/2014

DOCUMENTVERANTWOORDELIJKHEID

Auteur	Jan Dumez Joris De Vadder Geert Vercruysse	Datum 15/01/2015
Document screener	Veerle Reyskens	Datum 15/01/2015

BESTANDSINFORMATIE

Bestandsnaam	P1072_beleidsplan_v4(definitief)
Laatst opgeslagen	15/01/2015

INHOUD

INFORMATIEF DEEL	5
1. Inleiding	7
1.1 Historiek	7
1.2 Gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC)	9
1.3 Inhoudelijke kenmerken van de beleidsfase	10
1.4 Leeswijzer	10
2. Knelpunten, kansen en doelstellingen	13
2.1 Knelpunten	13
2.1.1 Ruimtelijk	13
2.1.2 Verkeerskundig	15
2.2 Kansen	17
2.2.1 Ruimtelijk	17
2.2.2 Verkeerskundig	17
2.3 Doelstellingen	18
2.3.1 Vlaams niveau	18
2.3.2 Lokaal niveau	20
3. Synthese van de voorgaande fasen	23
3.1 Fase 1: Verkenningsnota	23
3.2 Fase 2: Uitwerkingsnota	23
3.2.1 Thema 1: Bovengemeentelijke mobiliteitsprojecten: Afstemming van infrastructuurprojecten met ruimtelijke projecten	24
3.2.2 Thema 2: Mobiliteitsvisie voor wijken en dorpen	25
3.2.3 Thema 3: Fietsbeleidsplan	25
3.2.4 Thema 4: Wegencategorisering	26
3.2.5 Thema 5: Routes zwaar verkeer	26
3.2.6 Thema 6: Ongevallenbeleid	26
3.2.7 Thema 7: Openbaar vervoer	27
4. Participatietraject	29
4.1 Inleiding	29
4.2 Traject	29
4.2.1 Uitwerkingsfase	29
4.2.2 Beleidsplan	30
5. Beleidsscenario en de relatie met de beleidsplannen van de hogere overheden	31
5.1 Keuze van het beleidsscenario	31

5.1.1	Visie	31
5.1.2	SMART Mobiliteit te Mechelen	34
5.1.3	Stappen naar een klimaatneutraal Mechelen	35
5.2	Relatie met beleidsplannen van de hogere overheden _____	35
5.2.1	Wegencategorisering	35
5.2.2	Voorstel wijziging functioneel fietsroutenetwerk	36
RICHTINGGEVEND DEEL _____		37
6.	Operationele doelstellingen _____	39
7.	Uitwerking werkdomeinen _____	48
7.1	Werkdomein A: Ruimtelijk Beleid _____	48
7.1.1	Werkdomein A1: Ruimtelijke planning	48
7.1.2	Werkdomein A2: Strategische projecten met impact op mobiliteit.....	54
7.1.3	Werkdomein A3: Categorisering van de wegen	63
7.2	Werkdomein B: Verkeersnetwerken _____	68
7.2.1	Werkdomein B1: Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken	68
7.2.2	Werkdomein B2: Fietsnetwerk.....	70
7.2.2.7	Lokaal fietsroutenetwerk_____	79
7.2.2.8	Wegwerken van fysieke barrières_____	84
7.2.3	Werkdomein B3: Openbaar vervoer	88
7.2.4	Werkdomein B4: (Her)inrichting van wegen	102
7.2.5	Werkdomein B5: Parkeerbeleid	112
7.3	Werkdomein C: Flankerende maatregelen _____	118
7.3.1	Werkdomein C1: Vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen.....	118
7.3.2	Werkdomein C2: Tarifiering	120
7.3.3	Werkdomein C3: Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	122
7.3.4	Werkdomein C4: Handhaving.....	124
7.3.5	Werkdomein C5: Beleidsondersteuning	124
7.3.6	Werkdomein C6: Monitoring en evaluatie	125
8.	Uitwerking actieprogramma _____	127
8.1	Voorstelling actieprogramma met fasering en kostprijsraming _____	127
8.2	Actieprogramma _____	129
9.	Voorstel voor organisatie en evaluatie _____	145
9.1	Organisatie _____	145
9.1.1	Coördinatie tussen beleidsmakers en andere partners.....	145
9.2	Evaluatie _____	146

9.2.1	Voortgang van het mobiliteitsbeleid	146
9.2.2	Effecten van het mobiliteitsbeleid	146
10.	Voorstel tot wijziging stedelijke beleidsplannen of –documenten _____	148
10.1	Afstemming met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan _____	148
10.1.1	Wegencategorisering	148
10.1.2	Fietsnetwerk	148
11.	Bijlagen _____	149
11.1	Figuren _____	149
11.2	Actieprogramma _____	149
11.3	Verslagen GBC (uitwerkingsfase en beleidsplan) _____	149
11.4	Verslagen RMC/KA (uitwerkingsfase en beleidsplan) _____	149
11.5	Documenten betreffende participatietraject _____	149
11.6	Gemeenteraadsbesluit voorlopige vaststelling _____	149

COLOFON

LEDEN	Gemeentelijke Begeleidingscommissie
Marina De Bie	Schepen van mobiliteit stad Mechelen
Luc Van Put	De Lijn – Regiomanager Mechelen
Erwin Fierens	De Lijn
Joury Smets	De Lijn
Ann Witters	De Lijn Vlaams Brabant
Yves De Beleyr	MOW – Mobiliteitsbegeleider
Lieven Desmidt	AWV – Dienstkringingenieur
Louis Buelens	Waterwegen en Zeekanaal
Jozef Van Look	Waterwegen en Zeekanaal
Ghislain Herman	Politie Mechelen
Natascha Diericx	Stad Mechelen – duurzaamheidscoördinator
Leen Schaerlaekens	Stad Mechelen – dienst ruimtelijke planning en mobiliteit
Joris Slotmaeckers	Stad Mechelen – dienst ruimtelijke planning en mobiliteit
Bram Van Dyck	Stad Mechelen – dienst ruimtelijke planning en mobiliteit
Marc Van Hee	Provincie Antwerpen
Koen Van Lancker	NMBS Holding
Wim Van Asschot	Departement RWO - Ruimtelijke Ordening Antwerpen
Annemie Wynands	Departement Leefmilieu, Natuur en Energie

PROJECTMEDEWERKERS	
Geert Vercruysse	Vectris
Jan Dumez	Technum
Joris De Vadder	Technum

PROJECTVERLOOP	
04-03-2009	Fase 1 Opstart studieproces
18-06-2009	Fase 1 PAC verkenningnota
19-09-2013	Fase 2 RMC uitwerkingsnota
20-03-2014	Fase 3 Opstart fase 3
28-05-2014	Fase 3 Voorstelling draftnota op college
02-06-2014	Fase 3 Toelichting draftnota aan Gecoro en Milieuraad
09-06-2014	Fase 3 Toelichting draftnota aan politieke fracties
30-06-2014	Fase 3 GBC: Bespreking draftnota
28-08-2014	Fase 3 GBC: Bespreking beleidsplan
20-11-2014	Fase 3 RMC: Bespreking beleidsplan - Gunstig

DOCUMENTEN	
Verkenningnota	18/06/2009
Uitwerkingsnota	19/09/2013
Beleidsplan	15/01/2015

INFORMATIEF DEEL

1. INLEIDING

Voor u ligt het herziene mobiliteitsplan van de stad Mechelen. Dit document zal na conformverklaring en definitieve aanvaarding door de gemeenteraad, samen met het richtinggevend gedeelte, het oorspronkelijke beleidsplan vervangen.

Een mobiliteitsplan is een beleidsplan dat in hoofdlijnen de langetermijnvisie aangeeft op de duurzame mobiliteitsontwikkeling. Het mobiliteitsplan beoogt enerzijds samenhang te brengen in de voorbereiding, de vaststelling en de uitvoering van beslissingen over duurzame mobiliteit, en anderzijds het mobiliteitsbeleid en de aanverwante beleidsdomeinen op elkaar af te stemmen.

Binnen het mobiliteitsbeleid wordt naar consensus gezocht tussen de verschillende actoren op vlak van ruimte, mobiliteit en verkeer met betrekking tot het grondgebied van Mechelen. Het mobiliteitsplan vertaalt deze beleidsvisie in een door alle actoren gedragen actieprogramma met concrete maatregelen die uitgevoerd moeten worden op korte, middellange of lange termijn.

1.1 Historiek

Het oorspronkelijke beleidsplan van het Mobiliteitsplan Mechelen werd conform verklaard door de PAC van Antwerpen op 16 mei 2002. Omdat in het Vlaamse convenantenbeleid een Mobiliteitsplan zijn geldigheid verloor na vijf jaar, moest de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) het plan na die tijd evalueren en beslissen, of het daarin uitgestippelde mobiliteitsbeleid nog door alle actoren werd gedragen. Dit gebeurde aan de hand van het instrument "sneltoets".

De Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) kwam bij het uitvoeren van de sneltoets tot het besluit dat alle actoren weliswaar nog achter het beleidsscenario van het mobiliteitsplan stonden, maar dat het plan zelf toe was aan een **verbreding en verdieping** van een aantal welbepaalde thema's (zijnde spoor 2) Dit betekent concreet dat er een aantal nieuwe **thema's** aan het mobiliteitsplan werden toegevoegd en dat een aantal thema's uit het mobiliteitsplan verder werden uitgewerkt. De thema's die door de gemeentelijke begeleidingscommissie werden geselecteerd, zijn:

- Bovengemeentelijke mobiliteitsprojecten: Afstemming van infrastructuurprojecten met ruimtelijke projecten
- Mobiliteitsvisie voor wijken en dorpen
- Fietsbeleidsplan
- Wegencategorisering
- Routes zwaar verkeer
- Ongevallenbeleid
- Openbaar vervoer

De sneltoets werd goedgekeurd door de Provinciale Auditcommissie d.d. 14 november 2007.

Het verbredings-verdiepingsproces bestaat uit een aantal opeenvolgende fases of stappen (zie Figuur 1). Een eerste stap was de opmaak van de verkenningsnota, dewelke werd behandeld in de GBC en vervolgens op 18 juni 2009 werd conform verklaard door de PAC. Vervolgens was de uitwerkingsfase opgestart en doorlopen. De uitwerkingsnota werd met consensus in de GBC van 04/07/2013 goedgekeurd en vervolgens voorgelegd aan de kwaliteitsadviseur en besproken op de RMC van 19/09/2013 met een gunstig advies tot gevolg. Het beleidsplan werd besproken op de GBC van 05/06/2014 en 28/08/2014, en werd voorlopig vastgesteld door de Gemeenteraad op 21/10/2014. Vervolgens werd het beleidsplan voorgelegd aan de kwaliteitsadviseur en besproken op de RMC van 20/11/2014 met een gunstig advies tot gevolg. Het dossier wordt uiteindelijk geagendeerd op de Gemeenteraad van 27/01/2015 voor definitieve vaststelling.

De voornaamste resultaten van het voortraject worden samengevat in hoofdstuk 3. De derde en laatste fase is de opmaak van het verbreed en verdiept beleidsplan. Dit beleidsplan geeft de toekomstvisie weer voor de stad Mechelen en kan op zich gelezen worden.

STAPPENPLAN VERBREDEN EN VERDIEPEN



Figuur 1: Stappenplan verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan

1.2 Gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC)

Het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan gebeurt in nauw overleg met de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC), dewelke is samengesteld uit de verschillende actieve actoren op het gebied van de mobiliteit en het beheer van verkeersinfrastructuur.

Vaste leden

Stad Mechelen

Marina De Bie	Schepen van mobiliteit	Marina.debie@mechelen.be
Bram Van Dyck	Dienst ruimtelijke planning en mobiliteit	Bram.vandyck@mechelen.be
Joris Sloomaeckers	Dienst ruimtelijke planning en mobiliteit	Joris.sloomaeckers@mechelen.be

Departement Mobiliteit en openbare werken

Yves De Beleyr	MOW - BMV	Yves.debeleyr@mow.vlaanderen.be
Lieven Desmidt	MOW - AWW	Lieven.desmidt@mow.vlaanderen.be

De Lijn

Joury Smets	VVM De Lijn	Joury.smets@delijn.be
Luc Van Put	VVM De Lijn	Luc.vanput@delijn.be
Erwin Fierens	VVM De Lijn	Erwin.fierens@delijn.be
Ann Witters	VVM De Lijn Vlaams Brabant	Ann.witters@delijn.be

Variabele leden

Marc Van Hee	Provinciebestuur	Marc.vanhee@admin.provant.be
Wim Van Asschot	Departement Ruimtelijke ordening	Wim.vanasschot@rwo.vlaanderen.be
Annemie Wynands	Departement Leefmilieu, natuur en Energie	Annemie.wynands@lne.vlaanderen.be
Ivan Jorissen	NMBS-holding	Ivan.jorissen@infrabel.be
	Waterwegen en Zeekanaal	

Adviserende leden

Natascha Diericx	Stad Mechelen: dienst duurzame ontwikkeling en energie	Natascha.diericx@mechelen.be
Isabelle Terrie	Stad Mechelen: afdeling openbaar domein	Isabelle.terrie@mechelen.be

Ghislain Herman	Politie, advies en vergunningen	Verkeersadvies.oo@politiemechelen.be
Juliaan De Bie	Brandweer	brandweer@mechelen.be
Geert Vercruyssen	Vectris	Geert.vercruyssen@vectris.be
Joris De Vadder	Technum	Joris.devadder@technum-tractebel.be
Jan Dumez	Technum	Jan.dumez@technum-tractebel.be

1.3 Inhoudelijke kenmerken van de beleidsfase

Het beleidsplan is erop gericht om het gekozen beleidsscenario om te vormen naar een beleidsplan met concrete maatregelen, afspraken, timing en financiële raming. In het kader van het verbredings- en verdiepingsproces is het beleidsplan van 2002 geactualiseerd en bijgestuurd. Hierbij is verder gebouwd op het in 2002 gekozen duurzame scenario.

Het beleidsplan vormt de basis voor het verkeers- en mobiliteitsbeleid van de stad voor de komende jaren. Het is dus geen "eindplan", doch slechts het begin van een proces. Het dient op regelmatige tijdstippen te worden besproken, geactualiseerd en verfijnd.

1.4 Leeswijzer

In het **informatief deel** vindt u een samenvatting van het proces en de inhoud van de voorgaande twee fasen van het verbreden en verdiepen, aangevuld met de nog relevante informatie van het vorige Mobiliteitsplan (2002). Het is dus voor een goed begrip van het richtinggevend deel niet nodig voorgaande documenten te raadplegen; lezing van dit deel zou moeten volstaan.

Hoofdstukken 2 en 3 geven een overzicht van de totstandkoming van dit mobiliteitsplan, vanaf de (geactualiseerde) knelpunten en beleidsvisies van het Mobiliteitsplan (2002) tot aan de verbreding en verdieping van welbepaalde thema's, die heeft plaatsgevonden in de uitwerkingsfase in de afgelopen jaren. Hierbij wordt aandacht besteed aan de ontwikkelingen die aanleiding gaven tot bijsturing van het beleidsscenario waarop het Mobiliteitsplan (2002) was gebaseerd. Tevens geeft hoofdstuk 3 inzicht in de wijze, waarop in de tweede fase de weerhouden thema's zijn verbreed en verdiept.

Hoofdstuk 4 zet uiteen hoe de stad omgaat met de participatie van de bevolking bij de totstandkoming van het plan. Hoofdstuk 5 geeft een bijgestuurde versie van het beleidsscenario; dit is een conceptuele visie, waarop het beleidsplan gestoeld is.

In het **richtinggevend deel** omvat de componenten van het eigenlijke beleidsplan. De operationele doelstellingen staan omschreven in hoofdstuk 6 als doorvertaling van de geformuleerde doelstellingen uit de verkenningsfase. De uitwerking van de werkdomeinen gebeurt in hoofdstuk 7. Hoofdstuk 8 geeft het actieprogramma weer. Tenslotte is er een

voorstel voor organisatie en evaluatie en tot wijziging van de stedelijke plannen, respectievelijk in hoofdstuk 9 en hoofdstuk 10.

2. KNELPUNTEN, KANSEN EN DOELSTELLINGEN

2.1 Knelpunten

2.1.1 Ruimtelijk

2.1.1.1 Mobiliteitsproblemen met een ruimtelijke inslag

Aantasting van de verkeersleefbaarheid van woonlobben

De woonlobben tussen de invalswegen en de 19e-eeuwse gebieden (bijvoorbeeld stationsomgeving) kennen in toenemende mate meer negatieve gevolgen van het groeiende autoverkeer op de Vesten en radialen. Belangrijke effecten zijn onder andere:

- Verminderde leefbaarheid door verkeersonveiligheid, geluids- en geurhinder, parkeerproblemen, ...;
- Barrièrewerking van het autoverkeer op de Vesten en de invalswegen voor fietsers en voetgangers;
- Aantasting van de lokale handel door een verminderde bereikbaarheid voor het directe cliënteel (omwonenden).

Toenemende suburbanisatie naar deelvallen en lintbebouwing, toenemende aantasting van de bereikbaarheid van handelszaken langs de radialen

De verbindingswegen tussen de deelvallen en het stadscentrum groeien meer en meer uit tot woonlinten (Hombeek, Battel, Leest) of winkellinten (Steenweg op Blaasveld, Brusselsesteenweg, Leuvensesteenweg). De congestie op deze wegen neemt toe. Los van de wenselijkheid ervan, laat het gabarriet niet altijd toe daar structurele oplossingen voor aan te bieden.

Inplanting van industrie- en bedrijventerreinen

De Mechelse binnenstad en het omliggende stedelijke gebied kennen van oudsher een sterke verweving tussen wonen en werken. Ondanks hun ligging nabij het hoofdwegennet zorgt de ontsluiting van Mechelen-Noord en Zuid voor een verkeersdruk in de omliggende woonwijken en kernen. Het bedrijventerrein Ragheno en de Dry-Port (Muizen) hebben een problematische verkeersontsluiting met verkeersoverlast voor aangrenzende woongebieden (Colomawijk, woonzones te Muizen). De aanleg van de Bypass achter het station zal dit oplossen. Vanuit Mechelen-Zuid dient men wel nog via de radiale steenweg naar Dry-port te rijden. De vraag stelt zich dan ook of een overslag op het spoor in Mechelen-Zuid zelf niet mogelijk is. Ook diensten en sportactiviteiten gelegen in de woonwijken zorgen voor een verkeersdruk in de wijken. Zo zorgt Telenet voor een verkeersdruk vanuit het oosten in de wijk Nekkerspoel. Nemen van maatregelen om het 'doorgaande verkeer' te weren zijn niet vanzelfsprekend zonder de bereikbaarheid aan te tasten.

2.1.1.2 Mobiliteitsproblemen op basis van geplande stedenbouwkundige projecten

Herwaarderen van de binnenstad

De binnenstad van Mechelen heeft een sterke metamorfose doorgemaakt door herwaardering van de publieke ruimte. Dit is onder meer gekoppeld aan een nieuw circulatieplan met aandacht voor een autoluwe binnenstad. De herinrichting van de Bruul als voetgangersas tussen het station en de binnenstad vormt eveneens een belangrijk strategisch project voor de stad. De herinrichting van de Vesten tot groene parkboulevard moet de barrière tussen de binnenstad en de omliggende woonwijken wegnemen. De vraag stelt zich in welke mate de verkeersfunctie ook kan worden afgebouwd. Voor de stationsomgeving en Zandpoortvest is dit duidelijk, maar voor de andere wegvakken dienen er nog een aantal andere randvoorwaarden te worden voldaan.

Wonen

Mechelen kent een positieve stadsgroei en verwacht uit te groeien tot een stad van 100.000 inwoners. In de afbakening van het stedelijk gebied Mechelen zijn daarvoor een aantal specifieke gebieden aangeduid (Spreeuwenhoek, Stuivenbergvaart, ...) Met uitzondering van de projecten achter het station (Spreeuwenhoek en Ragheno) zijn de meeste woonwijken niet rechtstreeks aangetakt op het openbaar vervoer. De nieuwe woonwijken richten zich naar tweeverdieners. Om de verkeersdruk van deze woonwijken beheersbaar te houden is het belangrijk dat er maximaal wordt ingezet op het STOP principe. Ook het bestaande woningpatrimonium staat onder druk. Langsheen de grote invalswegen wordt het aantal bouwlagen opgehoogd. Dit principe lijkt in principe enkel mogelijk langs de belangrijkste OV-assen in de stad om te vermijden dat de verkeersdruk toeneemt. Een strengere parkeernorm lijkt noodzakelijk.

Bedrijven en diensten

Naast het behoud van de bestaande industrieën mikt Mechelen ook op diensten, kantoren, high-techbedrijven voor het creëren van duurzame tewerkstelling. Het structuurplan voorziet een verdere verdichting en uitbreiding van bestaande industrie- en bedrijventerreinen. Een belangrijke ontwikkeling in het ruimtelijk structuurplan is gesitueerd aan het knooppunt Mechelen-Noord (o.a. restruimtes langs invalsweg Mechelen-Noord en zoekzones langs het traject R6). Momenteel zijn dit zuivere C-locaties (maximale ontsluiting via de weg, nauwelijks bediening met het openbaar vervoer). Gezien de huidige verzadigingsgraad van het (hoofd)wegennet zal zeer voorzichtig moeten worden omgegaan met de inplanting van het type bedrijf. De voorkeur gaat naar arbeidsextensieve bedrijven zoals opslag en distributie gezien de zwakke multimodale ontsluiting.

De stationsomgeving komt in aanmerking als locatie voor personenintensieve activiteiten (kantoren, diensten). De omgeving wordt gezien als een belangrijke katalysator voor de herstructurering van beide zijden van de spoordijk tot een '*Stad aan het Spoor*'.

Uitbreiding van recreatiedomeinen

Het structuurplan pleit voor de versterking van grootschalige attractiepolen: De historische binnenstad, het domein Planckendael, de Nekkerhal, Technopolis, de provinciale recreatiedomeinen De Nekker en Vrijbroekpark. Op topdagen kan piekverkeer bijkomende files en parkeeroverlast genereren. Het openbaar vervoer naar deze polen is onvoldoende uitgebouwd. De verschillende groengebieden zijn ook onderling niet altijd gekoppeld via de fiets.

2.1.2 Verkeerskundig

2.1.2.1 Mobiliteitsproblemen op basis van de bestaande verkeersstructuur

Verkeersonveiligheid en barrièrewerking

Meer dan de helft van alle doden en zwaar gewonden in Mechelen komen voor op de gewestwegen. Deze wegen verwerken ook het meeste verkeer. Knelpunten blijven de kruising van de R6 met de N1 Antwerpsesteenweg en N14 Lierssesteenweg, de invalswegen en de Vesten. Een belangrijk deel van het verkeer gebruikt de Vesten als doorgaande route op bovenlokale schaal. De Bypass achter het station zal het oostelijke deel van de Vesten ontlasten, maar de Tinellaan en K. Astridlaan blijven druk. Spoorwegen, autosnelweg, hoofdwegen en waterwegen vormen een barrière. Te grote omrijfactoren verhogen de drempel voor zachte verplaatsingen (met de fiets of te voet).

Doorstromingsproblemen en openbaar vervoer

De druk van het regionaal autoverkeer heeft negatieve gevolgen voor andere vervoerswijzen. De doorstromingsproblemen leiden tot een verstoring van de dienstregeling van De Lijn en zetten druk op het gebruik van de fiets en het te voet gaan. Bij ongewijzigd beleid zal deze druk nog toenemen door de verkeersgeneratie van de bijkomende ontwikkelingen.

Verbinding binnenstad - station

De huidige verbinding tussen centrum en station is vrijwel eenzijdig gericht op een vlotte doorstroming van gemotoriseerd verkeer. De wegen en kruispunten zijn onvoldoende uitgerust om de lijnbussen of grote voetgangers- of fietsstromen op te vangen. De plannen voor de stationsomgeving van Mechelen voorzien wel in de afbouw van de verkeersfunctie van de H.Consciencestraat. De Bruul en H.Consciencestraat worden op termijn een lange voetgangersas.

Parkeren en bereikbaarheid

Het parkeerplan van de stad voorziet in de verdere afbouw van het bovengronds parkeren in de binnenstad om meer voetgangersruimte en aantrekkelijke publieke ruimte te voorzien. De bovengrondse parkings werden vervangen door ondergrondse parkeergarages aan de St-Rombouts kerkhof, Veemarkt, Grote Markt, Ganzendries, Lamot. Langparkeerders kunnen terecht op de parkings Rode Kruisplein, Zandpoortvest en Douaneplein. De parking Euroshopping aan de Botermarkt werd omgezet naar een mooi woonproject. Het lijkt wenselijk dat ook de parking in de Blauwhondstraat een herbestemming krijgt. Langs de Vesten worden de komende jaren bijkomende parkings voorzien. Het toekomstige parkeeraanbod aan de Vesten zal slechts gedeeltelijk gericht zijn op rotatie. Een belangrijk deel van het parkeeraanbod is gericht op de toekomstige nieuwe functies. De volgende parkings worden ontwikkeld: Rotatieparking Tinel-site; uitbreiding parking Zandpoortvest ter compensatie van het verlies aan parkeeraanbod na openligging van de Dijle; rotatieparking Speecqvest, parking Comet. Een afstemming met het inrichtingsplan voor de Vesten is nodig om de verkeersafwikkeling mogelijk te maken. De Vesten blijven hierdoor wel een rol als parkeerroute opnemen.

Te beperkte rol voor het openbaar vervoer

Wat betreft de NMBS is er sprake van een te beperkt aanbod aan IC- en L-treinen naar omliggende steden en (deel)gemeenten.

Voor wat betreft De Lijn is een bijsturing van het busnet noodzakelijk om de geplande ruimtelijke ontwikkelingen te bedienen. Heel wat activiteiten zijn gelegen in de stadsrand en vallen buiten de bediening van de lijn.

Ontbreken van een geïntegreerd en fijnmazig fietsnetwerk

De laatste jaren zijn er heel wat inspanningen geleverd om de fietsinfrastructuur van de stad te verbeteren (heraanleg Battelsesteenweg, Tervuursesteenweg, Hoogstraat,...). Toch vormen de invalswegen, poorten en Vesten belangrijke leemten in het functionele fietsnetwerk.

Integratie met het recreatief fietsnetwerk ontbreekt. Deze problemen worden versterkt door te veel en te snel autoverkeer en onaangepaste weginfrastructuur.

Verkeersleefbaarheid woonwijken

De stad heeft heel wat inspanningen geleverd om de verkeersleefbaarheid in de woonlobben rond de stad te verbeteren. Snelheidsremmende maatregelen zijn genomen en aanpassingen van de verkeerscirculatie hebben gezorgd voor leefbaardere straten. Toch blijft dit een aandachtspunt voor het mobiliteitsplan. Tevens kunnen de geplande ontwikkelingen zorgen voor extra verkeersdruk op de woonwijken.

2.1.2.2 Mobiliteitsproblemen op basis van de geplande verkeersprojecten

Verkeersontsluiting op streekniveau

De doortrekking van de R6 is een feit. De Bypass achter het station is in uitvoering. Nieuwe aansluitpunten kunnen echter sluipverkeer in omliggende woonwijken veroorzaken (Bijvoorbeeld wijk Nieuwendijk). De Tangent achter het station zal voor een autoluwere stationsomgeving zorgen. De as Tinellaan-N16 zal echter veel verkeer blijven verwerken en de westelijke Vesten kunnen pas worden omgevormd tot een leefbare parkboulevard indien er een oplossing komt met een westelijke verdeelweg langs de E19-Uilmolenweg. De invalswegen naar de stad (N16, Leuvensesteenweg, Antwerpsesteenweg, Lierssesteenweg) blijven ook druk. Maatregelen zijn nodig om de doorstroming op deze assen te verbeteren. Anderzijds laat het gabariet van deze wegen geen capaciteitsuitbreiding toe als dit al wenselijk zou zijn. Daarom dienen er alternatieven te worden voorzien via de uitbouw van een regionaal OV-net (GEN-net) en P+R parkings aan de rand van het stedelijk gebied.

Bijkomende parkeeraccommodatie Vesten

Langsheen de Vesten worden de komende jaren heel wat ruimtelijke projecten gerealiseerd (Keerdok omvormen tot woongebied, Comet site als woongebied, Tinelsite, de vrijgekomen site van het ziekenhuis). Al deze projecten vragen een parkeeroplossing die ook als parking (rotatie, bewoners of een combinatie van beide) kan fungeren voor de binnenstad. De parkeerdruk verschuift hierdoor voor een deel van de binnenstad naar de Vesten. Bij de herstructurering van de Vesten dient hiermee rekening te worden gehouden (ontsluiting van de parkings, keermogelijkheden, capaciteitstoets)

Ontwikkeling van een westelijk ringstructuur

De R6 en de Bypass achter het station vangen het verkeer op ten noorden en oosten van de stad. Hierdoor wordt in hoofdzaak de stationsomgeving en de Zandpoortvest sterk ontlast. Voor het verkeer komende vanuit westelijke richting blijven de Vesten een verdeelfunctie behouden. Nochtans worden er in de westelijke stadsrand heel wat grootschalige functies ontwikkeld

(nieuwe woonwijk Stuivenberg, verdere verdichting bedrijventerreinen Mechelen-Noord en Zuid. Om deze functies onderling beter te koppelen en om het inkomende verkeer vanuit het westen beter te verdelen is de uitbouw van een westelijke verdeelweg noodzakelijk. In het vorige mobiliteitsplan is geopteerd om de Uilmolenweg te koppelen aan het knooppunt R6-N16-E19. Dit zorgt er in ieder geval voor dat de R6 en Uilmolenweg onderling gekoppeld zijn. Nadeel van dit model is dat alle verkeer steeds naar het knooppunt R6-N16-E19 wordt afgeleid. Dit knooppunt heeft in zijn huidige configuratie weinig tot geen restcapaciteit. Een herinrichting van de knoop R6-N16-E19 lijkt wenselijk.

Barrièrewerking infrastructuur

De aanleg van de Bypass is meer dan alleen maar een verkeersinfrastructuur. Er is heel wat zorg besteed aan de ruimtelijke en landschappelijke inpassing van dit infrastructuurproject. Aansluitend op deze as dient dezelfde zorg te worden besteed aan de bestaande infrastructuur. De N16 en de Antwerpse Poort vormen vandaag een sterke barrière in de stad. De geplande ontwikkelingen langs deze as vragen een herziening van deze infrastructuur. Ook de zuidelijke invalsweg B101 vormt een weinig aantrekkelijke stadsentree. De barrièrewerking voor de zachte weggebruikers dient te worden weggewerkt. De beeldkwaliteit dient te worden verbeterd.

2.2 Kansen

2.2.1 Ruimtelijk

Bij de ontwikkeling van de nieuwe woonwijken lijkt duurzaam bouwen de norm te worden. Ook op mobiliteitsvlak is er een verandering in het gedrag aan het ontstaan. Een parkeerplaats voor de deur is al lang geen zekerheid meer. Concepten als autodelen wint aan belang. Ondanks de toenemende ontwikkelingen blijft Mechelen een compacte stad. Bij de ontwikkeling van de woonwijken moet worden uitgegaan van het principe van de nabijheid en het STOP-principe. Dit moet zich vertalen in de inrichting van de woonwijken. Dit principe geldt uiteraard ook voor de geplande bedrijvigheid.

Wat Mechelen erg aantrekkelijk maakt is de nabijheid van het landschap. Het zorgt er voor dat de ruimtelijke structuur van de stad compact blijft. Anderzijds zorgen de vele groengebieden en parkgebieden voor een aangenaam woonklimaat. Het verantwoordt een ruimtelijk beleid met verdichting van het woonweefsel.

2.2.2 Verkeerskundig

Mechelen fietsstad

Mechelen is een compacte stad waar de belangrijkste attractiepolen op fietsafstand liggen. De nieuwe ontwikkelingen zijn vooral gesitueerd in de stadsrand. Een herziening van het fietsnetwerk met aandacht voor meer tangentiële verplaatsingen is nodig. Daartoe bestaan alle kansen tot het creëren van een blauwgroen-netwerk in en rond de stad en langs de vele andere lijninfrastructuren zodat er een netwerk van snelle fietsroutes met maximale doorstroming mogelijk is.

Verder verdichting stationsomgevingen en OV-corridors

Mechelen beschikt over twee stations in het hart van de Vlaamse ruit. Het station van Mechelen zal uitgroeien tot een performant knooppunt van mobiliteit waar alle vervoersmiddelen optimaal kunnen functioneren. Het verdichten van deze stationsomgevingen kan het autogebruik in de stad doen afnemen. Het opwaarderen van de regionale spoorlijnen kan de verkeersdruk op de invalswegen wegnemen. Ook langs de belangrijkste OV-assen is een verdichting van het woonweefsel kansrijk.

Nieuwe infrastructuur zorgen voor ontlasting van het lokaal wegennet

De R6 en de nieuwe bypass achter het station zullen voor een ontlasting zorgen van grote delen van de Vesten en de stationsomgeving. Dit geeft mogelijkheden voor het reduceren van de verkeersfunctie en een kwalitatieve herinrichting. De uitbouw van een westelijke verdeelweg blijft noodzakelijk om tot een betere verdeling van het verkeer te komen ten westen van de stad. Ook een beter functionerende N16 kan een oplossing bieden voor het sluipverkeer doorheen het Hombeeks plateau.

2.3 Doelstellingen

2.3.1 Vlaams niveau

Vanuit het Mobiliteitsplan Vlaanderen¹ worden volgende algemene doelstellingen voor een "duurzaam mobiliteitsbeleid" geformuleerd:

- **Het vrijwaren van de bereikbaarheid.** Het ambitieniveau, binnen het streven naar een duurzame ontwikkeling, is om de huidige bereikbaarheidskwaliteit minstens vast te houden of te verbeteren. Een beter ruimtelijk evenwicht en een betere spreiding van verplaatsingen in de tijd is hierbij van doorslaggevend belang. De benutting van de verkeersnetwerken wordt opgedreven. Enkel waar het strikt noodzakelijk is, zal er nieuwe infrastructuur worden aangelegd.
- **Het garanderen van de toegankelijkheid.** Streefdoel hierbij is het garanderen van de mobiliteit voor iedereen, ook voor mensen die geen auto bezitten of mogen/kunnen besturen, zodat vervoersarmoede niet of nauwelijks meer bestaat (of tenminste waar armoede geen vervoersarmoede impliceert) en de vervoersongelijkheden tussen de verschillende maatschappelijke groepen tot een aanvaardbaar niveau zijn teruggebracht.
- **Het verzekeren van de veiligheid.** De bestrijding van de objectieve en subjectieve onveiligheid is en blijft dan ook een belangrijke maatschappelijke prioriteit. Streefdoel op lange termijn hierbij is een slachtoffervrij verkeerssysteem, vaak ook het "vision zero" genoemd.

¹ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. (2001). *Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen*. Brussel.

- **Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid.** Infrastructuur en gebruik van gemotoriseerde vervoersmiddelen zetten zowel de kwaliteit van verplaatsingen op microniveau (oversteekbaarheid, parkeeroverlast, onveiligheid, ...) onder druk als de kwaliteit van het verblijven (luchtverontreiniging, trillingen, geluid, geurhinder, ...). De vierde doelstelling van het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen is het streven naar een voor mensen verkeersleefbare omgeving, niet alleen als doelstelling op zich maar ook als randvoorwaarde voor de beleidsdoelstellingen rond bereikbaarheid en toegankelijkheid.
- **Het terugdringen van schade aan milieu en natuur.** De vijfde doelstelling beoogt om ondanks een verdere toename van de mobiliteit, de milieu- en natuurschade die ze veroorzaakt tot op een aanvaardbaar niveau terug te dringen. Het proces van een al maar groeiende vraag naar mobiliteit moet gebeuren met aandacht voor de kwaliteit van het leefmilieu ('milieuduurzaam') en zonder de sociale en economische functie van mobiliteit te ondermijnen.

Vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)² worden algemeen een aantal doelstellingen naar voor geschoven die moeten leiden tot een "duurzame mobiliteit".

- **Geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur.** Een dergelijk mobiliteitsbeleid staat voor het vrijwaren van de verplaatsingsbehoeften binnen de samenleving. Een selectieve verbetering en uitbouw van de verplaatsingsmogelijkheden met openbaar, collectief en niet gemotoriseerd vervoer is daarbij een belangrijk uitgangspunt.
- **Versterking van alternatieven voor het autoverkeer.** Voor het personenverkeer zijn deze alternatieven voor kortere afstand het te voet gaan en het fietsen; voor langere afstanden zijn de alternatieven het openbaar vervoer en het collectief vervoer. Het spoor en het vervoer over water zijn de alternatieven voor het goederenvervoer over de weg.
- **Optimalisering door categorisering van het wegennet.** De optimalisering houdt een categorisering van het wegennet in. Deze categorisering is gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan ofwel de bereikbaarheid ofwel aan de leefbaarheid. De ruimtelijke consequenties van de prioriteiten worden uitgedrukt in een ruimtelijk beleid voor aanleg en inrichting van wegen. Functioneel heeft men drie hoofdfuncties: de verbindingsfunctie, de verzamel functie en de functie van toegang geven (erfontsluiting). De categorisering zal de optimale invulling en uitbouw van deze drie functies mede bewerkstelligen.
- **Mobiliteitsbeleid gericht op het beheer van het verkeer.** Aanvullend op de voorgaande doelstellingen die een ruimtelijk beleid impliceren is er nood aan een mobiliteitsbeleid dat, steunend op een doelgroepenbeleid, in toenemende mate beheer van het verkeer mogelijk maakt.

² Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. (1997-2011). *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Gecoördineerde versie.* Brussel.

2.3.2 Lokaal niveau

Kaderend binnen het structuurplanningsproces

Het subsidiariteitsbeginsel binnen het structuurplan houdt in dat elk niveau (Vlaams Gewest – provincie – gemeente) zich bezig houdt met de ruimtelijke elementen en concepten die op dit niveau thuis horen. Dit houdt in dat visie en concepten over de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in het Ruimtelijk Structuurplan stad Mechelen passen binnen het hogere kader (Vlaams Gewest en provincie). Het volstaat dus om de doelstellingen uit het ruimtelijk structuurplan Mechelen³ met betrekking tot mobiliteit en ruimte te integreren in het mobiliteitsplan.

De basisdoelstellingen in het structuurplan Mechelen:

- Verbinden en versterken van de natuurlijke gebieden die door infrastructuur en verstedelijking is doorkruist;
- Realiseren van aantrekkelijke woonomgevingen door de identiteit van elke bestaande of nieuwe woonomgeving te versterken;
- Bijdragen tot de leefbaarheid in de dorpen van het buitengebied door een beperking van de groei van activiteiten, herinrichting van het openbaar domein en versterking van het ‘open’ karakter;
- Streven naar een selectieve groei van hoogwaardige economische activiteiten, waarbij selectiviteit duidt op zowel locatie als type activiteit;
- Versterken van de samenhang tussen de valleien (Dijle, Vrouwvliet en Zenne) en nederzettingen;
- Integratie van mobiliteit, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.

Milieubeleid en Convenant of Mayors

Naast ruimtelijke doelstellingen zijn er ook belangrijke ambities betreffende milieu. De gemeenteraad van Mechelen ondertekende op 27 maart 2012 de toetreding tot het Europese Burgemeestersconvenant (Covenant of Mayors). Dit initiatief heeft tot doel alle burgemeesters van vooruitstrevende Europese steden te verenigen in een permanent netwerk ter bevordering van energie-efficiëntie en –reductie in de stedelijke omgeving. De deelnemende steden moeten één jaar na de ondertekening van de convenant een actieplan voor een duurzaam energiebeleid indienen bij de Europese Commissie. Dit plan bestaat uit een CO₂e-nulmeting (Baseline Emission Inventory (BEI) of Inventarisatie Uitgangswaarden Emissies (IUE) en een opsomming van de maatregelen om de doelstelling te bereiken (Sustainable Energy Action Plan (SEAP) of Actieplan voor duurzame energie). Verder wordt er elke twee jaar een voortgangsrapport ingediend bij de Europese Commissie waarin de acties geëvalueerd worden.

In deze burgemeestersconvenant zijn de volgende algemene doelstellingen opgenomen:

- De CO₂e-uitstoot tussen nu en 2020 met 20% te verminderen;
- Energie-efficiëntie met 20% te verhogen;
- Het aandeel van duurzame energiebronnen in de totale energiemix tot 20% te verhogen.

³ Ruimtelijk Structuurplan Mechelen, richtinggevend gedeelte, pag 130 ev, Studiegroep Omgeving, Mechelen, 2001 (definitief goedgekeurd door gemeenteraad in 2001)

Concreet worden de volgende mobiliteitsgerelateerde doelstellingen geformuleerd in het 'Actieplan duurzame energie':

- Fietsgebruik promoten en fietsomgeving uitbouwen;
- Realiseren van minder autokilometers;
- Via goede planning nood aan de auto verminderen;
- Energiezuinig rijden promoten als men toch de wagen neemt;
- Versnelde introductie van plug-in hybride en batterij elektrische voertuigen;
- Duurzame logistiek ingang doen vinden in de stad;
- Vergroening stedelijk wagenpark;
- Elektrische laadinfrastructuur voorzien.

Bestuursakkoord

Binnen het bestuursakkoord wordt het beleid van de stad weergegeven. Dit bevestigt de bovenstaande beleidsplannen en verfijnt de doelstellingen. De belangrijkste mobiliteitsgerelateerde doelstellingen worden hier hernomen.

- Om de groei van Mechelen te verzoenen met het behoud van de open ruimte worden vier toekomstige woongebieden gecreëerd vlakbij het stadscentrum: het Keerdok, de Carrefoursite, Comet en Arsenaal-Ragheno.
- Denser bouwen verzoenen met de woonbehoeften van mensen met kinderen. Nieuwe woonprojecten gaan waar nodig enkele bouwlagen hoger, maar leggen vooral de nadruk op grotere buitenruimte, veel groen en speelruimte, autoluwe omgeving met wagens waar mogelijk ondergronds en veilige fietspaden.
- Verkeersveiligheid moet een prioriteit blijven want elk slachtoffer op de weg is er één te veel. In de eerste plaats door te investeren in een goed en veilig aangelegd openbaar domein, inzonderheid fiets- en voetpaden. Maar ook door goede verkeerseducatie, controle op degelijk(e) fietsen, het vermijden van overdreven snelheid, controleren op alcohol- en drugmisbruik achter het stuur en een klimaat van hoffelijkheid in het verkeer.
- De stad gaat verder met de vernieuwing van haar mobiliteitsplan en werkt een nieuw beleidsplan af. Het uitgangspunt daarbij is het STOP-principe. Deze visie heeft zowel betrekking op de stad als geheel als op de afzonderlijke wijken en dorpen van de stad. Een bijzondere aandacht gaat naar de woonwijken rond het centrum, waar een nieuw goed evenwicht moet worden gevonden tussen de verschillende vervoersmodi, wonen en werken.
- Een integraal en ambitieus fietsbeleidsplan, met concrete en meetbare doelstellingen maakt deel uit van het mobiliteitsplan. Daarnaast wordt ingezet op kwalitatieve fietsstallingen en wenst de stad een systeem van deelfietsen uit te bouwen.
- Het autoluwe gebied in het stadscentrum wordt uitgebreid, op basis van een brede bevraging en evaluatie van de huidige situatie. Na intens overleg met de handelaars en de bewoners worden onder meer de IJzerenleen en een deel van de Onze-Lieve-Vrouwestraat autoluw.
- Ook in de buitenwijken wordt er werk gemaakt van meer autoluwe straten. Onder meer in de wijk Nekkerspoel, de wijk tussen Liersesteenweg en Schijfstraat, de wijk Tervuursesteenweg wordt onderzocht hoe we met meer enkelrichtingstraten en doodlopende straten het doorgaand verkeer kunnen weren, meer ruimte kunnen creëren voor de zwakke weggebruiker, voor groen en veilige fiets- en voetpaden.

- Er komen extra rotatie- en bewonersparkings aan de Vesten, op de eerste plaats aan het Mercierplein en eveneens aan de Tinellaan. De opportuniteit van de bouw van een parking op de Koningin Astridlaan wordt onderzocht. Indien deze wordt gerealiseerd is een aanpassing van de parking Grote Markt aan de orde, met name minstens een gedeeltelijke invulling als bewoners- en fietsparking.
- Met de handelaars onderzoeken we de mogelijkheden om in te zetten op slimme distributie en bestelservice.
- Bij de Vlaamse overheid dringen we aan op een heraanleg van de Vesten met meer groen, een ruime en veilige fietsboulevard die de stad ontsluit, ondergrondse tunnels, en de garantie voor vlot busverkeer bv. aan het Mercierplein, aan de Zandpoortvest, aan de Olivetenvest, aan de Brusselpoort.
- Mechelen moet het voortouw nemen om samen met de NMBS en De Lijn nieuwe spoorinvesteringen in Mechelen op de agenda te krijgen. Zo zullen veel meer werknemers en bezoekers kiezen voor de trein door de ontsluiting van Mechelen Noord (bedrijvencentrum) en (het dierenpark Planckendael) met een nieuwe stopplaats van de NMBS. De lightrail vanuit Sint-Niklaas met stopplaats Hombeek en Leest vangt de verkeersproblematiek van de N16 op.

3. SYNTHESE VAN DE VOORGAANDE FASEN

3.1 Fase 1: Verkenningnota

De verkenningnota bevat een inventarisatie van bestaande plannen en studies op Vlaams, Provinciaal en stedelijk niveau. Hierbij werd er extra nadruk gelegd op de gewijzigde planningscontext. Sommige plannen zijn namelijk van een latere datum dan het bestaande mobiliteitsplan. Daarnaast zijn er nieuwe plannen of ontwikkelingen ontstaan.

Vanuit de sneltoets zijn er verschillende te verbreden of te verdiepen thema's naar voor geschoven. Het betreft de thema's:

- Bovengemeentelijke mobiliteitsprojecten: Afstemming van infrastructuurprojecten met ruimtelijke projecten
- Mobiliteitsvisie voor wijken en dorpen
- Fietsbeleidsplan
- Wegencategorisering
- Routes zwaar verkeer
- Ongevallenbeleid
- Openbaar vervoer

Voor elk van de thema's wordt aan de hand van een verbreden en verdiepingsmatrix de interactie met de 3 werkdomeinen (ruimtelijke ontwikkeling, verkeersnetwerken, flankerende maatregelen) en de 5 doelstellingen (verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, toegankelijkheid, milieu) naar boven gebracht. Inzicht in deze gelaagdheid en onderlinge verwevenheid zijn cruciaal om tot een integrale duurzame mobiliteitsvisie te komen van waaruit men adequate, concrete taakstellingen naar voor kan schuiven. Die taakstellingen zijn geconcretiseerd in relatietabellen.

Tenslotte wordt per thema bekeken welke knelpunten vandaag gekend zijn en wat de doelstellingen zijn binnen dit thema. Er wordt bekeken welke informatie reeds voorhanden is en welk onderzoek nog moet uitgevoerd worden.

3.2 Fase 2: Uitwerkingnota

De uitwerkingnota omvat de eigenlijke uitvoering van het onderzoek waarbij de resultaten een antwoord dienen te bieden op de geformuleerde onderzoeksvragen, om zo bij te dragen bij het produceren van oplossingen voor de gestelde problemen die tegemoet komen aan de vooropgestelde duurzame mobiliteitsdoelstellingen.

Hieronder volgt een samenvatting van de uitwerking van de thema's. De resultaten en conclusies zitten vevat in het richtinggevende gedeelte van dit beleidsplan.

3.2.1 Thema 1: Bovengemeentelijke mobiliteitsprojecten: Afstemming van infrastructuurprojecten met ruimtelijke projecten

Het betreffende thema krijgt inhoud door modevaluaties uit te voeren in het Regiomodel Mechelen. De geplande modevaluaties hebben tot doel om inzicht te krijgen in de impact die de combinatie van bijkomende ontwikkelingen en aanpassingen aan de infrastructuur zal hebben in de toekomst. Vooreerst wordt er een inventaris gemaakt van alle geplande ruimtelijke en infrastructurele projecten. De verschillende onderscheiden projecten worden ingevoerd in het reeds bestaande Regiomodel Mechelen 2020 teneinde doorrekening mogelijk te maken.

3.2.1.1 Conclusies modeldoorrekeningen

De uitgevoerde modeldoorrekeningen geven aan dat de geplande bijkomende ontwikkelingen in het Mechelse het netwerk verder onder druk zetten. Uit de verschillende uitgevoerde analyses volgen een aantal knelpuntenzones die verdere aandacht vragen.

- **Westzijde Mechelen:** De N16 staat zwaar onder druk. Er vormen zich alternatieve verkeersstromen bijvoorbeeld via de Juniorslaan of Bankstraat-Zepstraat. Door de overloop van het hogere wegennet tijdens de spits, komt in dit gebied de kernen van Leest en Hombeek verder onder druk te staan.
- **Knoop E19 Mechelen-Noord en ontsluiting bedrijventerrein:** De betreffende knoop wordt een structurele bottleneck in het netwerk waardoor de verknoping E19-R6 niet optimaal werkt, de Antwerpsesteenweg zwaarder belast wordt en een aantal radiale assen ten westen van Mechelen verder onder druk komen. De organisatie van de knoop Mechelen-Noord heeft een belangrijke impact op verschillende elementen: afwikkeling N16 en R6, uitwisselingsfunctie met E19 en ontsluiting van het bedrijventerrein Mechelen-Noord.
- **Noorden van Mechelen – Nekkerspoel:** De R6 vormt een belangrijke drager en verdeelstructuur voor het noordelijk gebied. Verder komt de Nekkerspoelstraat erg onder druk te staan door enerzijds de aansluiting van Grote Nieuwedijkstraat met R6, anderzijds door de omvangrijke woonontwikkelingen in het gebied. Eveneens het slecht functioneren van de N15 (tussen Nekkerhal en rotonde) zorgt voor oneigenlijk gebruik van de Nekkerspoelstraat. Opvallend is de blijvende zware belasting van het noordelijk deel van de Vesten. Ondanks het doortrekken van de R6 blijft dit deel van de Vesten een belangrijke schakel in de ontsluiting van het noordelijk deel van de Stad.
- **Stationsomgeving en Mechelen-Zuid:** De Leuvensesteenweg blijft in de toekomst een belangrijke invalsroute naar Mechelen. De nieuwe Tangent, de aansluiting Mechelen zuid en het kruispunt Jubellaan – Europalaan zorgt voor een aanzuigeffect vanuit de wijde omgeving naar dit kruispunt toe. De Uilmolenweg neemt geen echte verdeelfunctie op voor het westelijk deel van de Stad. Mogelijke verklaringen hiervoor zijn de knelpunten op de verknoping Mechelen-Zuid (rotonde Technopolis) alsook de missing link Uilmolenweg – complex Mechelen-Noord en industrieterrein Mechelen-Noord.

3.2.1.2 Oplossingsconcepten

Het opvangen van de geplande toekomstige ontwikkelingen, ligt niet in één facet, maar dient op verschillende vlakken te worden uitgebouwd.

- Thema 2 Mobiliteitsvisie wijken en dorpen: Specifiek in relatie met de uitgevoerde modeldoorrekeningen, wordt voorgesteld om binnen de wijken en dorpen, maatregelen

op te nemen teneinde doorgaande verkeersstromen te weren op wegen die hiervoor niet voorzien zijn.

- Thema 3 Fietsbeleid en Thema 7 Openbaar vervoer: Een degelijk beleid rond fietsen en openbaar vervoer kan het belang van de auto in de vervoerswijzekeuze verminderen waardoor de impact van de nieuwe ontwikkelingen mildert.
- Autoverkeersstructuur: De belangrijkste knelpunten met betrekking tot de verkeersstructuur zijn voornamelijk terug te vinden aan de westzijde. In de uitwerkingsnota wordt een conceptuele uitwerking gemaakt met betrekking tot de corridor E19 – Uilmolenweg tussen Mechelen-Noord en Mechelen-Zuid. De concepten gaan onder meer uit van het opwaarderen van de Uilmolenweg met een doorkoppeling tot complex Mechelen-Noord en het bedrijventerrein en het opwaarderen van de rotonde Technopolis. Er wordt een suggestie gemaakt te werken met een parallelstructuur langs de E19.

3.2.2 Thema 2: Mobiliteitsvisie voor wijken en dorpen

Binnen de wijken en dorpen omheen het centrum van de stad, stellen zich diverse problemen op het vlak van leefbaarheid, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en het goed functioneren van de diverse verkeersnetwerken. Het doel van voorliggend thema is om te komen tot een multimodale ontsluitingsvisie, waarbij via een zogenaamde verkeersstructuurschets te komen tot voorstellen rond circulatie, parkeren, fietsvoorzieningen, etc.. Hiervoor is een (iteratief) proces doorlopen van terreininventarisatie - ongevalanalyse - probleemstelling - bewonersoverleg - analyse van de modelvoorspellingen - visievorming.

Zoals aangegeven heeft de stad Mechelen een participatietraject met de buurtbewoners opgezet. Concreet gebeurde dit in de vorm van workshops, waarbij een beroep gedaan werd op de terreinkennis en ervaringen van de bewoners om de knelpunten en opportuniteiten in kaart te brengen.

Het resultaat van deze oefening is een knelpuntanalyse per wijk of dorp (Walem, Nekkerspoel, Mechelen-Noord, Mechelen-Zuid, Battel en Battelsesteenweg, Muizen, Tervuursesteenweg, Heffen, Leest en Hombeek) gevolgd door een verkeersstructuurschets die inspiratie kan geven in het aanpakken van bepaalde knelpunten en het vormgeven van de wijk.

3.2.3 Thema 3: Fietsbeleidsplan

Onder het thema “Fietsbeleidsplan” wordt een fijnmazig fietsnetwerk ontwikkeld. Aan de hand van een ontwerpend onderzoek worden de ruimtelijke mogelijkheden hiervan in beeld gebracht. Speerpunten van het nieuwe fietsplan die verder in deze nota worden beschreven zijn:

- De verdere uitbouw van fietssnelwegen langs het kanaal en spoorwegen. Tevens werd ook het potentieel van deze bijkomende routes berekend.
- Een groene fietsring die de belangrijkste groengebieden en nieuwe en bestaande woonwijken onderling ontsluit.
- Een dichts lokaal netwerk met vanuit elke woonlob een centrale autoluwe fietsas naar de binnenstad.

In een tweede luik wordt het fietsenstallingsaanbod in de binnenstad geïnventariseerd in combinatie met een bezettingsonderzoek. Het verhogen van het fietsgebruik vraagt niet alleen om het uitbouwen van een kwalitatief fietsnetwerk en het aanleggen van fietspaden. Ook de fietsparkeergelegenheden vormen een essentiële schakel in een succesvol fietsverhaal.

3.2.4 Thema 4: Wegencategorisering

Met het thema “Wegencategorisering” wenst de stad een coherente en hiërarchische wegenstructuur vast te leggen. De wegencategorisering wordt bepaald door het ruimtelijk en verkeerskundig functioneren van een weg waarbij selectief prioriteit wordt gegeven aan ofwel de bereikbaarheid ofwel aan de leefbaarheid.

De categorisering van de wegen is in eerste instantie gebaseerd op het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (hoofdwegen, primaire wegen) en het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (secundaire wegen). De selectie van de lokale wegen gebeurt in het mobiliteitsplan van de stad. Het vertrekpunt voor het opstellen van de wegencategorisering vormt de wegencategorisering uit het vorige mobiliteitsplan en het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Er werden vervolgens bijstellingen gemaakt op basis van geplande infrastructurele projecten, een evaluatie van de wegencategorisering van de aangrenzende gemeentes en de ontsluitingsvisie die werd uitgewerkt in Thema 2 ‘Mobiliteitsvisie Wijken en dorpen’.

Nieuwe elementen zijn onder andere de selectie van de nieuwe Tangent achter het station als primaire weg type II met de Motstraat als lokale weg type I, zijnde verbindingsweg tussen de Tangent en de Leuvensesteenweg. De Leuvensesteenweg wordt dan weer afgebouwd tot een verzamelweg (lokale weg type II) tussen de Motstraat en de Tangent.

Daar de Tangent de verkeersfunctie opneemt, kunnen de Vesten verder afgebouwd worden naar een niveau van een stedelijke verdeelfunctie. De categorisering van lokale weg type I uit het huidige mobiliteitsplan blijft behouden. De categorisering van de Leopoldstraat en de H.Consciencestraat wijzigt. De Leopoldlaan wordt eerder aanzien als een lokale weg type II. De H.Consciencestraat zal fungeren als fietsas en openbaar vervoersas en wordt geselecteerd als lokale weg type III.

3.2.5 Thema 5: Routes zwaar verkeer

Het thema “Zwaar verkeer” wordt samen uitgewerkt met het thema “Wegencategorisering”. Eén van de hoofddoelstellingen bij het opstellen van een vrachtrouteplan is trachten de negatieve impact op de verkeersleefbaarheid in verblijfsgebieden tot een minimum te beperken. Dit maakt dat routes voor zwaar vervoer dienen geënt te worden op wegen met een hogere categorisering.

Vertrekkende van de belangrijkste attractiepolen wat vrachtverkeer betreft wordt een vrachtroutenetwerk opgebouwd op meso-niveau volgens principes uitgewerkt door MOW. Dit vrachtroutenetwerk werd vervolgens afgestemd met het in opmaak zijnde regionaal vrachtroutenetwerk Vlaanderen. Het vrachtroutenetwerk werd vervolgens verfijnd op micro-niveau met een selectie aan lokale vrachtroutes.

3.2.6 Thema 6: Ongevallenbeleid

In de uitwerkingsnota is een ongevallenanalyse gebeurd. Hierin worden de ongevallencijfers vergeleken met de ongevallencijfers uit het vorige mobiliteitsplan. De belangrijkste knelpunten blijven zich situeren op de gewestwegen (invalswegen en de kruispunten R6-N1 Antwerpsesteenweg en R6-N14 Lierssesteenweg). Oplossingen worden mee geïntegreerd in de andere thema's.

3.2.7 Thema 7: Openbaar vervoer

In het thema "Openbaar vervoer" worden verschillende openbaar vervoer scenario's uitgewerkt. Het accent ligt hierbij op de regionale spoorontsluiting.

Aparte LightTrain Mechelen – Boom – Antwerpen / Temse – Sint-Niklaas

Uitbouw van een LT-dienst op de volgende verbindingen:

- Antwerpen – Boom – Willebroek – Mechelen (L52, 52/2, 54 en 53);
- Antwerpen – Boom – Puurs – Sint-Niklaas (L52 en 54);
- naast de bestaande IR St-Niklaas – Mechelen – Leuven (L54 en 53).

Vanuit de ruimtelijke structuren gedacht, kunnen ten westen van Mechelen twee subvarianten toegevoegd worden:

- Via bestaande spoorlijnen 52, 54 en 53 (langs Hombeek): Deze laatste lijnsectie is wellicht geheel te ontdebellen over 5 km, los van andere technische noodzakelijke aanpassingen, die verder summier worden opgesomd.
- Via een nieuwe lijn '54N' en Mechelen-Noord, als nieuw randstedelijk knooppunt, en Nekkerspoel (lijn 27, sporen 1 en 2 in dit station).

Geïntegreerde LightTrain, GEN-BB-net

In de geest van het Regionet Brabant-Brussel kan gedacht worden aan doorkoppelingen van de hiervoor voorgestelde LightTrain verder over het spoorweganet. Potenties zijn onder meer volgende vier lijnen (maar andere combinaties zijn ook mogelijk):

- IR → Antwerpen – Boom – Willebroek – Mechelen-Noord – Mechelen en verder naar Vilvoorde en Brussel-Noord en verder. (2 x per uur);
- IR → Sint-Niklaas – Willebroek – Mechelen – Haacht – Leuven (2 x per uur);
- IR → Gent – Dendermonde – (2x) Mechelen – Lier (1x per uur, deze naast IC naar Turnhout);
- IR → Antwerpen-Centraal – Antwerpen-Berchem – Mortsel – Nekkerspoel – Mechelen – Luchthaven – Brussel-Schuman (2x).

GEN-lijn B tot Mechelen-Noord, als eerste fase in een IR-net

Een vrij korte doorkoppeling van de GEN-lijn B naar Nekkerspoel en Mechelen-Noord via een relatief kort stukje nieuwe lijn '54N' laat toe GEN-treinen in zes minuten naar Mechelen-Noord te laten doorrijden. Dit opzet kan gezien worden als een eerste fase in de ontwikkeling van het in vorige paragraaf beschreven voorstel van IR-net. Die eerste fase kan aangegrepen worden om al vrij vlug de buslijnen uit Walem en Elzestraat te vervlechten met het nieuwe knooppunt Mechelen-Noord aan het nieuwe Algemene Ziekenhuis.

IR-trein en Sneltram-Stadstram

Dit scenario voorziet in de aanleg van een tram. Mogelijks kan de stadstram als sneltram doorgesluisd worden op het nu onderbenutte spoorweganet richting Willebroek en Boom. Er kan gedacht worden aan mengvormen in railsystemen van IR-treinen, Sneltram en Stadstram,

naar het voorbeeld van Karlsruhe (D) of Mulhouse (F). Dit concept kan volgende structurerende tracés bevatten:

- Op stedelijk niveau een stadstram op de Vesten-oost en/of west van het centrum naar Mechelen-Noord met relatief zware enkele of dubbele trams type Sneltram.
- Nabij Mechelen-Noord (halte Slachthuis en Noord) verknoping van beide trajecten
 - Van Vesten-west verder richting Walem om de 10'
 - Van Vesten-oost en Veemarkt tot Slachthuis om de 10' en verder naar Battel, Blaasveld, Willebroek en Boom om de 20' of 30' buiten de stad.
- Een versterkte IR-dienst om de 30' op de route Sint-Niklaas – Mechelen – Leuven met LightTrain-stellen via de lijn langs Hombeek.
- Er blijft in Mechelen-Noord één buscorridor langs de Antwerpsesteenweg, dit is de centraal gelegen invalsweg tussen beide stedelijk tramtracés.

Besluit

Het voorkeursscenario dat meegenomen wordt in het beleidsplan gaat uit van het concept van GEN-net. Anderzijds moet de haalbaarheid van dit scenario verder worden onderzocht. In het beleidsplan wordt dit als actiepoint mee opgenomen. Belangrijk is wel dat de verschillende opties mogelijk blijven en dat bij het voeren van het ruimtelijke beleid hier rekening mee wordt gehouden. Wat betreft de tram opteren we eerder voor het principe van 'think tram - do bus'. Dit heeft zich vertaald in het concept van de OV-corridors op de vesten. In functie van de geplande ontwikkelingen is een bijsturing van het busnetwerk noodzakelijk.

4. PARTICIPATIETRAJECT

4.1 Inleiding

Het mobiliteitsplan is een sterke basis voor de uitbouw van een consequent en duurzaam mobiliteitsbeleid. Het vormt voor de stad ook een kader waarmee ze haar beleid kan duiden, communiceren en verdedigen naar de bevolking. Het is wenselijk dat de stad een participatietraject vastlegt voor zowel de opmaak als de latere aanpassingen van het mobiliteitsplan.

In het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009 werd het vastleggen van een participatietraject opgenomen als stap bij de opmaak van een mobiliteitsplan. Dit participatietraject wordt best zo vroeg mogelijk in het proces opgestart zodat de bewoners en andere belangengroepen voldoende betrokken kunnen worden in het proces.

Het participatietraject moet worden goedgekeurd door de gemeenteraad voor de goedkeuring van het beleidsplan door de RMC. Indien geen participatietraject wordt vastgelegd wordt het ontwerp van het gemeentelijk mobiliteitsplan onderworpen aan een openbaar onderzoek.

4.2 Traject

4.2.1 Uitwerkingsfase

Voor het mobiliteitsplan van de stad werd bij aanvang (2009) geen formeel participatietraject vastgelegd. Wel werd vroeg in het proces ervoor gekozen om de bevolking te betrekken bij de uitwerking van Thema 2: 'Mobiliteitsvisie Wijken en dorpen'. Concreet gebeurde dit in de vorm van workshops, waarbij een beroep gedaan werd op de terreinkennis en ervaringen van de bewoners om de knelpunten en opportuniteiten in kaart te brengen. De Dienst Mobiliteit van de stad Mechelen nam daarbij de verwelkoming en inleiding voor zich. Daaropvolgend gaf het studie bureau een toelichting van de eigen probleemanalyse. Vervolgens is de problematiek per dorp/wijk besproken in kleinere groepjes. Op het einde van de avond volgde een plenaire terugkoppeling. Het bewonersoverleg werd georganiseerd op de volgende data:

- Bewonersoverleg 1: 11/02/2010: Muizen, Arsenaal en Tervuursesteenweg
- Bewonersoverleg 2: 22/02/2010: Battel-centrum en Mechelen-Zuid
- Bewonersoverleg 3: 24/02/2010: Leest, Hombeek en Heffen
- Bewonersoverleg 4: 01/03/2010: Walem, Mechelen-Noord en Nekkerspoel

Het resultaat van deze bewonersconsultatie is terug te vinden in de uitwerkingsnota van Thema 2: 'Mobiliteitsvisie Wijken en dorpen'.

4.2.2 Beleidsplan

Het participatietraject voor het beleidsplan werd goedgekeurd op de Gemeenteraad van 24/06/2014.

De volgende overlegmomenten werden georganiseerd:

- Toelichting GECORO – Milieuraad;
- Terugkoppeling bevolking, zijnde de wijk- en dorpsraden die betrokken waren bij fase 2 - uitwerkingsfase.

Naast het 'actief' organiseren van bovenstaande overlegmomenten, wordt ook op een 'passieve' manier informatie verspreid aan de bevolking. Deze informatieverstrekking gebeurt via de eigen website en andere stadskanalen.

5. BELEIDSSCENARIO EN DE RELATIE MET DE BELEIDSPANNEN VAN DE HOGERE OVERHEDEN

5.1 Keuze van het beleidsscenario

5.1.1 Visie

De fundamentele keuze voor het beleidsscenario van het eerste generatie mobiliteitsplan (2002) wordt nog steeds gedragen door de beleidsactoren. Het beleidsscenario met de slogan 'Mechelen meer Mobiel' vertrekt van een duurzame insteek om de mobiliteit in de stad te vrijwaren. Er wordt gestreefd naar een verhoogde verkeersveiligheid, verbeterde verkeersleefbaarheid en een beheersing van de vervoersvraag door middel van een doordachte ruimtelijke structuur en een selectieve bereikbaarheid van de auto, gekoppeld aan een verhoogde bereikbaarheid door een versterking van alternatieve vervoersmiddelen.

Eén van de basisdoelstellingen uit het ruimtelijk structuurplan Mechelen omschrijft: 'Integratie van mobiliteit, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit'. Deze doelstelling krijgt concreter vorm in dit beleidsplan.

Ruimtelijke structuur

De verdere ruimtelijke ontwikkeling van Mechelen krijgt gestalte in de vorm van een compacte en groene vingerstad. De compacte en groene vingerstad is geënt op een concept waarbij stad en land elkaar complementeren en versterken. De synergie van beiden staat hierbij centraal. Het gaat om een aantrekkelijke stedelijke ontwikkeling, waarbij zoveel mogelijk mensen de nabijheid van het landelijk gebied kunnen ervaren en gebruiken als recreatief uitloopgebied. Tegelijkertijd gaat het om de ontwikkeling van een aantrekkelijk landelijk gebied. Het ontwikkelingsmodel borduurt voort op de huidige kenmerken en kwaliteiten van Mechelen en de ruimtelijke structuur van het stedelijke en landelijke gebied.

Mechelen groeit verder richting 100.000 inwoners. Om ondanks die groei, toch het concept van de compacte en groene vingerstad te behouden én de bereikbaarheid van de stad in de toekomst te niet te hypothekeken, moeten er belangrijke keuzes gemaakt worden over de locaties van die groei. De ruimtelijke structuur van Mechelen heeft duidelijke radiale hoofdassen. Langs deze assen wordt groei geoptimaliseerd langs hoogwaardige openbaar vervoerverbindingen. Tussen deze assen in wordt groei geconsolideerd en groene vingers uitgewerkt met open ruimte verbindingstrajecten voor zacht verkeer.

Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk

De stad Mechelen onderschrijft het STOP-principe als uitgangspunt voor haar duurzaam mobiliteitsbeleid, waarbij de minst vervuilende en belastende mobiliteitsstromen prioriteit krijgen. Eerst stappen, dan trappen, vervolgens openbaar vervoer en daarna de personenwagen.

Verschillende verblijfsgebieden/woonlobben worden afgebakend waar de verblijfsfunctie primeert. De inrichting van het openbaar domein benadrukt het verblijfskarakter van deze gebieden. Het gebied bestaat uit kwaliteitsvolle voorzieningen voor voetgangers, via een fijnmazig netwerk. Het snelheidsregime en eventuele tonnagebepalingen moeten mede het verblijfskarakter van de betreffende gebieden ondersteunen. Dit moet resulteren in autoluwe gebieden met een verbeterd verblijfsklimaat. Bij de overgang van verkeers- naar verblijfsgebied worden overgangspoorten voorzien die het gewijzigde karakter benadrukken.

De centrumgebieden van de deelen worden duidelijk afgebakend door middel van verkeersremmers. Een lagere snelheid op deze wegdelen wordt vervolgens afgedwongen door het aanpassen van de infrastructuur volgens het 'doortochtconcept'. Waar nodig kunnen snelheidsremmers of circulatiemaatregelen voorzien worden om sluipverkeer tegen te gaan. Tenslotte worden ook de schoolomgevingen veiliger ingericht.

Strategische projecten in die zin zijn het stationsproject en de herinrichting van de Vesten. In beide projecten wordt de verblijfskwaliteit naar een hoger niveau getild.

Fietsroutenetwerk

Mechelen wil een bereikbare en leefbare stad zijn. Hoe meer verplaatsingen met het openbaar vervoer, te voet of met de fiets worden gemaakt, hoe leefbaarder de stad wordt. Om de groei van de stad op te vangen wordt ingezet op de fiets. De fiets kan immers een grote vervoerscapaciteit genereren zonder de omgevingscapaciteit te overschrijden.

De fiets heeft bovendien het voordeel ook goed te scoren op andere criteria: autonomie (ook voor kinderen en ouderen bruikbaar), energie-onafhankelijkheid, robuustheid, ruimtebeslag, gezondheid, mobiliteitsbudget,

Fietsen biedt nog andere voordelen: Het is gezond, sociaal en goedkoop. Het is ook goed voor onze leefomgeving. De luchtkwaliteit vaart er wel bij en de geluidsoverlast vermindert. Als meer mensen met de fiets zouden gaan, zorgen ze samen voor minder files, zodat de stad beter bereikbaar wordt.

Mechelen wenst zich dan ook te ontwikkelen als fietsstad. Mechelen is bovendien een compacte stad waar de verschillende activiteiten en bestemmingen op fietsafstand liggen. Het beleidsplan wil daarom verder inzetten op het verbeteren van de fietsinfrastructuur langs de belangrijkste invalswegen naar de stad. Anderzijds bevinden heel wat geplande ontwikkelingen zich in de rand. Dit vraagt naast de uitbouw van radiale fietstrajecten ook de uitbouw van tangentiële fietsroutes. Met de ontwikkeling van de groene fietsring wenst de stad de verschillende groengebieden en ontwikkelingen met elkaar te verknopen. De groene fietsring heeft zowel een functionele als recreatieve functie. Studies tonen immers aan dat de belevingswaarde bij de keuze van een fietsroute even belangrijk is als afstand.

Naast de uitbouw van het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk voorzien we aanvullend een fijnmazig lokaal netwerk van autoluwe fietsdoorsteken. De betrachting is om vanuit elke woonlob rond de binnenstad minstens een autoluw fietstraject te voorzien naar het centrum. Onder meer via het nemen van circulatiemaatregelen worden deze routes autoluw gemaakt. Deze routes krijgen ook het statuut van fietsstraat. Als belangrijk principe hierbij is dat we een zeker omwegeffect aanvaarden voor de auto maar dat de fiets steeds de kortste route kan volgen.

De elektrische fiets zit in de lift qua verkoop en gebruik. Meer dan de elektrische wagen heeft de elektrische fiets zijn weg gevonden binnen het verplaatsingsgedrag. Zonder enige inspanning

van de overheid zet deze trend zich stilaan door. Op deze trend wenst de stad in te spelen door de verdere uitbouw van een netwerk van fietssnelwegen. De fietssnelweg Mechelen – Antwerpen is in uitvoering. Het voorstel is om dit traject door te trekken naar het Hombeeks plateau en richting Brussel. Ook de rivieren en kanalen in de stad fungeren als drager voor dit snelle fietsnetwerk. Dit zorgt ervoor dat Mechelen in de vier windrichtingen over een fietssnelweg kan beschikken wat een alternatief kan betekenen voor de drukke invalswegen naar de stad.

Naast de uitbouw van het fietsnetwerk wenst de stad verder te investeren in aantrekkelijke fietsenstallingen. Mogelijkheden van ondergrondse fietsengarages worden onderzocht. Zo kan de vraag gesteld worden of de parking van de Grote Markt op termijn niet geheel of gedeeltelijk kan doorgroeien tot fietsenparking.

Ook in de woonwijken dient ruimte te worden voorzien voor buurtparkings voor de fiets. Hierbij wordt ook ruimte voorzien voor bakfietsen. Bij nieuwbouwprojecten worden fietsparkeernormen opgelegd.

Openbaar vervoer

In het uitgestrekte stedelijk gebied Mechelen, in combinatie met het stedelijk netwerk van de Vlaamse Ruit, is het gelaagde OV-net nog verre van ideaal.

Uitgerekend in de Mechelse regio zijn de randvoorwaarden voor een wervend regionaal railnet dwingend. Valleigebieden met waterlopen en kanalen leggen nog steeds een grote hypotheek op de mogelijkheden van het spoorwegnet dat als sternet in negen richtingen zou moeten kunnen functioneren. Grote hoeveelheden bussen kunnen niet afgewikkeld worden in het centrumgebied noch op tal van drukke N-wegen. Om het vervoerspotentieel van het openbaar vervoer te vergroten zijn volgende krachtlijnen van toepassing:

- Ontwikkeling van een samenhangend en gelaagd netwerk met meer knooppunten;
- Uitbouw van een interstedelijke en (inter)regionale netstructuur en een opgewaardeerd streeknet;
- Doorgedreven samenwerking tussen operatoren;
- Geënt op vervoerspotentieel binnen de stedelijkheidsgraad en ruimtelijke herstructureringen;
- Versterking van knooppunten, voornamelijk gericht op stappen, trappen en OV.

De nieuwe ontwikkelingen aan de stadsrand gaan bij voorkeur gepaard met inpassing of aanpassing van het OV-net. Naast het verbeteren van een regionaal railnet moet ook het busnet bijgesteld worden. De verouderde vloot van bussen in Mechelen is aan vernieuwing toe. De vraag stelt zich of dit geen opportuniteit kan zijn om het product van de bus op te waarderen. Een nieuw type bus zoals van toepassing in Metz kan een antwoord zijn op de vraag om de vervoerscapaciteit te vergroten rekening houdend met de leefbaarheid en omgevingscapaciteit. Een eigen huisstijl voor het openbaar vervoer in Mechelen kan het gebruik ervan doen toenemen.

Autoverkeer

De E19 hoofdweg doorsnijdt het grondgebied van de stad. Er zijn 2 op- en afritten complexen waarop belangrijke verkeersassen aantakken. Ten westen van de E19 is er de N16 met een belangrijke verbindende functie met de A12. Ten oosten van de E19 zijn er de (doorgetrokken) R6 in het noorden en de nieuwe tangent in het zuiden. Beide verkeersassen hebben een

belangrijke verkeersfunctie daar zij het bovenlokaal verkeer geleiden rond de stad eerder dan door de stad. Daarnaast hebben beide assen ook een belangrijke verzamelende functie. De Vesten krijgen hierdoor een ontsluitingsfunctie maar ook een woon- en parkfunctie. De doorstroming is er ondergeschikt aan de leefbaarheid. Een herinrichting van de Vesten moet deze visie vertalen naar het terrein.

De Uilmolenweg wordt een belangrijkere verdeelfunctie toebedeeld zodat het verkeerssysteem ten westen van de stad beter functioneert. Het upgraden van de knoop Mechelen Noord tot 'superknoop' is noodzakelijk om tot een functionerend geheel te komen (toegang tot het hoofdwegennet, vervullen rol R6 en N16, ontsluiting bedrijvzone Mechelen-Noord, upgraden Uilmolenweg tot stedelijke verdeelweg of via parallelstructuur langs E19).

Het oneigenlijk gebruik van de lokale wegen (sluipverkeer) zal worden tegengegaan. Zo wordt binnen verblijfsgebieden en deelen de verkeersfunctie verder afgebouwd (bijvoorbeeld via verkeersremmers, circulatiemaatregelen). Zwaar vervoer dient afgewikkeld te worden volgens het routeplan voor zwaar vervoer, dat voornamelijk geënt is op wegen van een hogere categorie.

Aangaande het (auto)parkeerbeleid vormen het STOP-principe en een duurzaam parkeerbeleid de basis uitgangspunten. Om de stad bereikbaar en leefbaar te houden moet men het selectief autogebruik aanmoedigen. Het parkeerbeleid kan hierin het mobiliteitsbeleid ondersteunen doordat automobilisten via de beperkte parkeerduur, de loopafstand tot de bestemming, de beschikbaarheid en de kostprijs van een parkeerplaats kunnen worden aangezet om zich volgens het STOP-principe te verplaatsen. Duurzaam parkeren impliceert tevens een bereikbaarheid waarbij overbodig en ongewenst autogebruik ontmoedigd wordt ten voordele van andere verplaatsingsmodi. Het parkeerbeleid is daarbij ook gedifferentieerd naar de verschillende doelgroepen (bewoners, bezoekers, werknemers).

5.1.2 SMART Mobiliteit te Mechelen

Mechelen heeft heel wat ambitie om de stad op een slimme en duurzame manier te ontwikkelen. Vanuit de insteek van Smart cities zet de stad in op een slim mobiliteitsbeleid ('smart mobility').

De stad faciliteert en zet in op flexibele, vernieuwende en duurzame manieren voor de verplaatsing van personen, goederen en diensten van inwoners en bezoekers in en rond de stad. Ook de aaneensluiting tussen alle mogelijke vervoersmogelijkheden in de stad is belangrijk alsook een verplaatsingsoplossing voor verschillende doelgroepen.

Slimme mobiliteit voor de stad Mechelen omvat de publieke toegang tot vernieuwende (mobiliteits)infrastructuren en het optimale beheer van verplaatsingsketens. Hiertoe behoren ook het stimuleren van alternatieve en duurzame transportsystemen voor de verplaatsing van goederen, inwoners en bezoekers van de stad alsook het optimale beheer van verkeersstromen.

Smart-systemen kunnen een bijdrage leveren om de mobiliteit in de stad leefbaarder, duurzamer en efficiënter te laten functioneren. Hierbij is het belangrijk dat de smart-systemen en -toepassingen het gewenst mobiliteitsbeleid ondersteunen en dit niet (kunnen) ondermijnen. De smarttoepassingen moeten dan ook 'slim' ingezet worden.

5.1.3 Stappen naar een klimaatneutraal Mechelen

Mechelen heeft een actieplan 'Duurzame Energie' opgesteld dat de maatregelen omschrijft naar een klimaatneutraal Mechelen. Dit actieplan is gericht op een aantal elementen: Gebouwen, Mobiliteit, Hernieuwbare energie, Industrie, Ruimtelijke ordening en Duurzame consumptie.

De hoofdmaatregel mobiliteit poneert een visie van 'Fietsstad & OV-stad' waarbij de Stad een consequent en volgehouden fietsbeleid voert in combinatie met een performante OV-structuur. Daarnaast wenst de Stad onder meer een lage-emissiezone in te voeren in de kernstad. De Stad heeft de ambitie om het aantal autokilometers te verminderen. De autoverplaatsingen die alsnog gebeuren moeten op een zo energiezuinig mogelijke manier gebeuren. Ook duurzame logistiek moet zijn ingang vinden in de stad.

5.2 Relatie met beleidsplannen van de hogere overheden

5.2.1 Wegencategorisering

Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

De wegcategorisering aangedragen door het Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (2^{de} herziening) is overgenomen in dit beleidsplan:

- De N1-Tangent is opgenomen als primaire weg type II tussen de A1 (E19) en de N15. De aanduiding in het RSV (2^{de} herziening) is wel enigszins onduidelijk daar er sprake is van 2 segmenten (N1 van A1 tot R12 en tangent van N1 tot N15). De vermelding 'R12' is in deze verwarrend.
- In het Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen zijn de Vesten tussen H.Consciencestraat en de N15 geselecteerd als primaire weg type II. In de tweede herziening van het RSV wordt deze functie overgenomen door de nieuwe Tangent.
- De selectie van de R6 is overgenomen van de tweede herziening van het RSV. Hierin wordt de R6 geselecteerd als primaire weg type II tussen de E19 en de Berlaarbaan.
- De selectie van de N16 als primaire weg type I is overgenomen uit het RSV.

Provinciaal ruimtelijk structuurplan Antwerpen

De categorisering van de secundaire wegen worden vastgelegd in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen. De selectie van de secundaire wegen werd grotendeels overgenomen. Vanuit het mobiliteitsplan doet de stad de suggestie aan de hogere overheid om de categorisering van de secundaire wegen binnen de stad enigszins bij te sturen als volgt:

- **Secundaire weg type III: N1 – van R1 tot R12**
De N1 is in het provinciaal ruimtelijk structuurplan geselecteerd als secundaire weg type III (OV-as) tussen R1 en R6 maar niet tot R12. Ook dit laatste deel maakt echter deel uit van de OV-as.

5.2.2 Voorstel wijziging functioneel fietsroutenetwerk

In voorliggend mobiliteitsplan wordt een uitgebreid fietsnetwerk voorgesteld van functionele fietsverbindingen:

- Om de stad Mechelen en de omliggende kernen beter met elkaar te verbinden wordt een netwerk van snelle fietsroutes uitgezet. Vanaf de grens met Kapelle-op-Den-Bos tot Mechelen station wordt de spoorlijn Mechelen-Dendermonde bijkomend geselecteerd als tracé voor een fietssnelweg. Ook naar het zuiden wordt de spoorlijn Mechelen-Brussel als tracé voor een fietssnelweg geselecteerd.
- Het bovenlokale fietsroutenetwerk wordt verder verfijnd met een tangentiële bovenlokale functionele route ten noorden van de stad in de omgeving van de R6. Deze route sluit in het westen aan op de N16 en de Uilmolenweg. Ten oosten van de stad takt de route aan op de Berlaarbaan. Vanaf de Hombeeksesteenweg wenst de stad de N109 richting Technopolis ook te selecteren als bovenlokale fietsroute. Dit past in de visie om de randstedelijke ontwikkelingen beter te ontsluiten met een snelle fietsverbinding.

Bij de uitwerking van het fietsnetwerk is vertrokken van het huidige bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) van de provincie maar is het netwerk verder aangevuld met bijkomende fietsverbindingen. Het vormt een wensnet voor de stad. Met de provincie dient er een afstemming te gebeuren in welke mate bepaalde verbindingen al dan niet opgenomen kunnen worden in het feitelijke BFF van de provincie.

RICHTINGGEVEND DEEL

6. OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

In onderstaande tabellen wordt per thema de vooropgestelde taakstellingen weergegeven zoals deze in de verkenningsnota zijn gespecificeerd. Met het formuleren van het beleidsplan is een aftoetsing mogelijk of de vooropgestelde taakstellingen is behaald. Om dit aan te geven, is er aan de tabellen een derde kolom toegevoegd die verduidelijkt of een taakstelling al dan niet is gehaald. Wanneer deze niet gehaald is, is dit gemotiveerd.

Tabel 1: Taakstellingen Bovengemeentelijke mobiliteitsprojecten

Thema: Bovengemeentelijke mobiliteitsprojecten		
Relatie met ander thema	Taakstelling	Behaald?
2A: Parkeergelegenheid voorzien bij nieuwe projecten	De verschillende strategische projecten moeten ook bereikbaar zijn met de auto, daarom moeten de nodige parkeerplaatsen voorzien worden.	Er wordt een gedifferentieerde parkeernorm opgenomen in de bouwverordening.
3A: Verkeersproductie nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen	De verkeersproductie die door (boven)lokale projecten wordt gegenereerd, moet bekeken worden om te zien of het huidige verkeersnet dit aankan.	Via het provinciaal verkeersmodel werden de verschillende projecten en ingrepen doorgerekend. Dit gaf als resultaat dat er bij ongewijzigd beleid en huidige modal split problemen ontstaan op het vlak van de verkeersafwikkeling en doorstroming. (zie Thema 1)
5A: Impact op natuurwaarden	Nagaan wat de impact op het milieu is van verschillende (boven)lokale projecten.	De verschillende projecten kunnen leiden tot een significante inname van de open ruimte. Dit wordt gecompenseerd door in te zetten op densere bebouwing en realisatie van openbaar groen. Voor bepaalde projecten dient men uit te gaan van de nabijheid en het autogebruik beperken.
2B: Infrastructuurprojecten	Nagaan of verschillende infrastructuurprojecten dienen aangepast te worden door de opkomst van verschillende ruimtelijke projecten.	De geplande Bypass zorgt voor een autoluwe stationsomgeving en daling van het verkeer op Zandpoortvest. De uitbouw van de Uilmolenweg als stedelijke ringweg ten westen van de stad blijft een belangrijke randvoorwaarde om de verkeersfunctie van de westelijke vesten af te bouwen.
2B: Ontsluiting bedrijventerreinen	Nagaan hoe de verschillende projecten ontsloten kunnen worden en welke de meest aangewezen routes zijn.	In het mobiliteitsplan werd een STOP toets voorzien waarbij de ontsluiting van de verschillende ruimtelijke projecten werd bekeken. Routes voor vrachtverkeer werd uitgewerkt in het vrachtrouteplan.
2B: Heroriëntering Vesten	Een correcte afstemming tussen de verschillende projecten en de infrastructuur is pas mogelijk wanneer we ook de heroriëntering van de Vesten in rekening nemen.	De heroriëntering van de Vesten wordt meegenomen. Voor de heroriëntering van de westelijke Vesten lijkt er vooral nood aan de uitbouw van een stedelijke verdeelweg parallel met de E19.

3B: Routes Zwaar verkeer	Wanneer ruimtelijke projecten zwaar vervoer met zich meebrengen, dienen de gewenste routes voor dit type verkeer uitgezet te worden.	Dit werd uitgewerkt in het vrachtrouteplan.
2C: Bewegwijzering industriegebieden en andere ruimtelijke projecten	De bewegwijzering naar de industriegebieden en andere ruimtelijke projecten actualiseren.	<p>Er zal een routeplan worden uitgewerkt voor de belangrijkste bedrijvzones.</p> <p>Voor het stadscentrum is de nieuwe dynamische bewegwijzering ingevoerd.</p>

Tabel 2: Taakstellingen thema Mobiliteitsvisie wijken en dorpen

Thema Mobiliteitsvisie voor wijken en dorpen		
Relatie met ander thema	Taakstelling	Behaald?
2A: Parkeergelegenheid voorzien bij nieuwe (woon)projecten	Bij nieuwe woonwijken dient voldoende parking voorzien te worden voor de bewoners ervan. Hier kunnen ook beperkende maatregelen opgelegd worden voor niet-bewoners.	Er wordt een gedifferentieerde parkeernorm opgenomen in de bouwverordening.
3A: Sociale ruimte late primieren op verkeersruimte	Binnen de woonwijken en dorpen is het van belang dat sociale ruimte primeert op verkeersruimten, het verkeer zal immers uit deze wijken geweerd en vertraagd worden door de invoering van zone 30.	Ja, via verdere uitwerking van de autoluwe binnenstad en het nemen van circulatiemaatregelen in de wijken
1B: Fietsnetwerken en trage wegen als bouwstenen van veilig buurtverkeer	De mobiliteitsvisie dient ook aandacht te hebben voor fietsnetwerken en trage wegen, deze vormen in de woonwijk immers de bouwstenen van veilig buurtverkeer.	Het mobiliteitsplan voorziet een wijziging van het lokaal en bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk. Het huidige netwerk is te radiaal gericht op de binnenstad. Er wordt gewerkt met meer tangentiële verbindingen en het netwerk van snelle routes wordt uitgebreid. Maasverkleining door lokale autoluwe fietsroutes.
2B: Ontsluiting van wijken en dorpen met de auto, openbaar vervoer en fiets	Er dient nagegaan of de ontsluiting van alle woonwijken en dorpen mogelijk is met behulp van alle vervoermodi (auto, openbaar vervoer, fiets).	Principe om woonwijken te ontsluiten vanuit de randen met centraal een fiets en OV verbinding.
4B: Selectieve toegankelijkheid wijken	Het doorgaand verkeer zal uit de woonwijken geweerd worden. Niet alleen door het inrichten van een zone 30, maar ook door infrastructurele maatregelen.	Circulatiemaatregelen zijn ook opgenomen in de wijkvisies en verkeersleefbaarheidsplannen.
5C: Verkeerseducatie, aanzet tot denken over en stilstaan bij mobiliteit	Verkeerseducatie inrichten per wijk om zo tot leefbare kernen te komen.	Participatietrajecten in de wijken rond mobiliteit.

Tabel 3: Taakstellingen thema Fietsbeleidsplan

Thema Fietsbeleidsplan		
Relatie met ander thema	Taakstelling	Behaald?
2A: Fietsvoorzieningen (o.a. fietsstallingen) bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen	Bij nieuwe ruimtelijke projecten moet aangepaste infrastructuur voorzien worden voor fietsers. Hierbij dient gedacht te worden aan fietsstallingen, ontsluiting met de fiets... Hierbij zal er een normering worden vastgesteld voor het bepalen van het aantal fietsenstallingen bij deze projecten.	Deze fietsnormen worden vastgelegd in de bouwverordening van de stad
1B: Verkeersveiligheidsmaatregelen fietspaden en fietsoversteekplaatsen	Het opstellen van een knelpuntennota van de actuele probleemstelling voor fietsers.	Deze knelpuntennota bestaat.
2B: Fietsbeleidsplan	Opname bovenlokaal fietsrouten netwerk in beleidsplan, Bijsturing/aanvulling fietsrouten netwerk op lokaal niveau, missing links lokaal fietspadenplan, behoeftenonderzoek fietsstallingen/fietsparkeerplan centrum	Het mobiliteitsplan voorziet een wijziging van het bovenlokaal fietsrouten netwerk. Het huidige netwerk is te radiaal gericht op de binnenstad. Er wordt gewerkt met meer tangentiële verbindingen en het netwerk van snelle routes wordt uitgebreid. Maasverkleining door lokale autoluwe fietsroutes.
3B: Aangepaste fietsvoorzieningen bij herinrichtingsmaatregelen dorpen en wijken	Bij de herinrichting van dorpen en wijken zal nagegaan moeten worden of de nodige fietsvoorzieningen aanwezig zijn. Indien dit niet het geval is zullen hier aanpassingen nodig zijn.	Dit gebeurt reeds en wordt verdergezet.
4B: Bijzondere aandacht voor de realisatie van comfortabele, toegankelijke fietsvoorzieningen	Bij het opstellen van het nieuw fietsbeleidsplan zal ook expliciet aandacht moeten gaan naar comfortabele en toegankelijke fietsvoorzieningen.	Het Fietsvademeccum vormt de norm. Er wordt ingezet op meer snelle routes en autoluwe fietstrajecten.
1C: Verkeerseducatie voor fietsende jongeren	Er kan verkeerseducatie georganiseerd worden voor fietsende jongeren om zo het fietsgebruik te stimuleren en het veiliger te maken.	Dit gebeurt reeds in de scholen en wordt verdergezet.
5C: Fietscampagnes	Stimuleren fietsverplaatsingen door middel van campagnes.	Dit gebeurt reeds en wordt verdergezet.

Tabel 4: Taakstellingen thema Wegencategorisering

Thema Wegencategorisering		
Relatie met ander thema	Taakstelling	Behaald?
2A: Nieuwe planningscontext en ruimtelijke ontwikkelingen	<p>Strategische projecten worden ontsloten door minimaal een weg van lokale type II.</p> <p>Het bepalen van een statuut voor de bypass en de Vesten.</p>	Het statuut werd bepaald. De grotere strategische projecten ontsluiten via een lokale weg type II of hoger. Kleinere projecten (voornamelijk woonprojecten) kunnen soms ontsluiten via lokale wegen type III.
3A: Vrijwaring dorpen en wijken	De wegencategorisering zal door compartimentering (buitengebied, overgangsgebied, centrumgebied) onderscheid maken tussen verkeers- en verblijfsgebieden. De overgang naar een centrumgebied zal steeds door middel van een poorteffect worden aangegeven. Invoeren van zone 30 in woonwijken, wijken en dorpen.	Dit werd meegenomen bij de uitwerking van de 'mobiliteitsvisie wijken en dorpen'.
1B: Ongevallenbeleid	Om ongevallen tegen te gaan zullen de veiligste routes worden geselecteerd en hierop zal de wegencategorisering worden afgestemd.	Bij de uitwerking van de wegencategorisering werden de meest aangewezen routes geselecteerd.
3B: Routes zwaar vervoer	Bovenlokaal zwaar vervoer maakt gebruik van lokale wegen type I of hoger. Op wegen van een lagere categorie worden indien nodig tonnenmaatbeperkingen aangebracht.	Het vrachtrouteplan werd gekoppeld aan de wegencategorisering.
2B: Specifieke handhaving per wegtype	Snelheidshandhaving richt zich op lokale wegen type II en hoger.	Handhaving wordt afgestemd op de noodzaak ifv de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.
3C: Intergemeentelijk overleg	Om te komen tot een uniforme categorisering over de gemeentegrenzen heen, wordt overleg georganiseerd met buurgemeenten/buurprovincies.	Ja. Er wordt een nieuw intergemeentelijk overlegplatform gecreëerd.
3C: Inrichting van de wegen	Op lokale wegen type III waar sprake is van snelheidsovertredingen wordt het snelheidsregime afgedwongen dmv infrastructurele aanpassingen	Ja. Dit is een van de basisprincipes bij de inrichting van lokale wegen type III.

Tabel 5: Taakstellingen thema Zwaar verkeer

Thema Routes zwaar verkeer		
Relatie met ander thema	Taakstelling	Behaald?
2A: Ruimtelijke projecten die zwaar vervoer aantrekken aansluiten op het wegennet dat geschikt is voor zwaar vervoer	Routes uitstippelen voor ruimtelijke projecten die zwaar vervoer aantrekken, zodat dit type verkeer geweerd kan worden uit de woonkernen en dorpen.	Ja. Het vrachtrouteplan vormt de basisonderlegger bij het uitstippelen van routes.
2A: Bovenlokale projecten	De stad is van mening dat een groot deel van zwaar verkeer eerder van een hoger niveau is dan het gemeenteniveau. De analyse dient bijgevolg ook gemeenteoverschrijdend gecoördineerd te worden door provincie of Vlaamse overheid.	Ja. Het vrachtrouteplan is afgestemd met het vrachtroutenetwerk op meso-niveau van MOW.
1B: Selectie van routes voor zwaar vervoer koppelen aan realisatie snelheidsplan en selectie veiligste routes	De meest geschikte routes voor zwaar vervoer selecteren en deze routes koppelen aan een snelheidsplan.	Ja. Het vrachtrouteplan is afgestemd op de wegencategorisering en het functioneren van de wegen. Er is ook afstemming met het regionaal vrachtroutenetwerk.
2B: Goederenverkeer over het water/spoor	Een deel van het zwaar vervoer zal vermeden kunnen worden wanneer dit geregeld wordt over het water en spoor. Vooral in het kader van het Arsenalproject is dit van belang, maar verder eveneens in functie van bestaande industrieterreinen.	Ja. In het mobiliteitsplan wordt de suggestie gemaakt voor een potentiële spoorontsluiting te onderzoeken voor Industrie-Zuid en zone Veiling (Sint-Katelijne-Waver).
2B: Wegencategorisering	Het bepalen van een wegencategorisering voor vrachtverkeer, waaruit moet blijken welke wegen voldoende dragend zijn om het vrachtverkeer op te vangen.	Ja. Het vrachtrouteplan is afgestemd op de wegencategorisering.
3B: Bijzondere aandacht voor vrijwaring van deelen i.f.v. leefbaarheid	Er moet vermeden worden dat zwaar vervoer door de deelen en dorpen zal rijden.	Ja. Het vrachtrouteplan is afgestemd op het ruimtelijk functioneren van de gebieden. Dit vormt de basis voor het instellen van tonnenmaatbeperkingen.
3c: Opmaak routeplan zwaar vervoer	Er zal een routeplan bewegwijzerd worden voor zwaar vervoer.	Ja. Er zal een bewegwijzering worden uitgewerkt voor de belangrijkste bedrijvenzones.

Tabel 6: Taakstellingen thema Ongevallenbeleid

Thema Ongevallenbeleid		
Relatie met ander thema	Taakstelling	Behaald?
1A: Infrastructuur aanpassen op plaatsen waar zich ongevallen voordoen	Om ongevallen te voorkomen moet de infrastructuur herbekeken worden op plaatsen waar momenteel veel ongevallen gebeuren.	Nog niet helemaal. Kruispunten R6-Antwerpsesteenweg en R6 – Liersesteenweg blijven problematisch. Op de Vesten moet vooral kruispunt Mercierplein aangepakt worden.
2B: Selectie van de meest veilige wegen voor zacht weggebruikers	De meest veilige routes voor zachte weggebruikers zullen geselecteerd worden en bewegwijzerd om zo het aandeel ongevallen te verminderen.	Dit werd meegenomen in het fietsplan en uitbouw autoluwe fietsroutes.
3B: Zone 30 invoeren in woonwijken en dorpen	Door de invoering van zone 30 in woonwijken en dorpen kunnen de verkeersongevallen in deze kernen verminderd worden.	Dit werd meegenomen bij de visie wijken en dorpen.
1C: Snelheidsremmende maatregelen	Op plaatsen waar veel ongevallen gebeuren kunnen snelheidsremmende maatregelen genomen worden om de verkeersveiligheid te verhogen.	Dit werd meegenomen bij de visie wijken en dorpen.
1C: Campagnes om verkeersveiligheid te stimuleren.	Door verkeerseducatie en campagnes de bestuurders sensibiliseren om voorzichtiger te rijden.	Dit gebeurt reeds en wordt verdergezet.

Tabel 7: Taakstellingen thema Openbaar vervoer

Thema Openbaar Vervoer		
Relatie met ander thema	Taakstelling	Behaald?
2A: Ontsluiting deelkernen, wijken, bedrijvzones e.a ruimtelijke projecten	Goede verbindingen realiseren tussen hoofdgemeente en deelgemeenten en tussen deelgemeenten en buurgemeenten. In de woon-werkrelatie moet de modal split verschuiven richting fiets en openbaar vervoer. Goede ontsluiting van bedrijvzones en andere ruimtelijke projecten realiseren. Deze ontsluiting moet passen en voldoen aan de principes van het netmanagement.	Gelaagd netwerk met visie op regionale ontsluiting via spoor. Herziening busnet in functie van geplande ruimtelijke ontwikkelingen.
3A: Stationsomgeving	De stations van Mechelen en Mechelen-Nekkerspoel zijn multimodale knooppunten bij uitstek.	Het nieuw station Mechelen zal een toonbeeld worden van een multimodaal knooppunt. Het oud stationsgebouw Nekkerspoel wordt gerenoveerd en toegankelijker gemaakt.
4B: Multimodale knooppunten	Selectie van een aantal knooppunten waarop men makkelijk van de ene modus op de andere modus kan overschakelen, zoals station, kruispunt van buslijnen. Op deze punten moet een goed uitgebouwde halteaccommodatie aanwezig zijn, alsook voldoende fietsenstallingen en voldoende informatie. Uitbouw van de verschillende pleinen op de Vesten als aantrekkelijke openbaarvervoer haltes, van waaruit men naar de binnenstad kan lopen.	Voorstel om bijkomend knoop Mechelen Noord uit te bouwen. Voor de vesten is een afzonderlijke studie lopende waar ook openbaar vervoervoorzieningen on worden opgenomen
2C en 5C: Campagnes	Campagnes om het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren en autoverkeer te ontmoedigen	Dit gebeurt reeds en wordt verdergezet.

7. UITWERKING WERKDOMEINEN

7.1 Werkdomein A: Ruimtelijk Beleid

7.1.1 Werkdomein A1: Ruimtelijke planning

7.1.1.1 Structuurplanning

het Ruimtelijk Structuurplan Mechelen werd goedgekeurd in 2001. Dit mobiliteitsplan bouwt verder op dat structuurplan maar maakt ook een doorkijk naar de toekomstige groei van de stad. Er wordt dan ook aangeraden het ruimtelijk structuurplan te herzien. Dit hoofdstuk bevat daarom een aantal aanbevelingen voor dat nieuwe structuurplan.

In de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het structuurplan Mechelen zijn volgende ontwikkelingsperspectieven voor de structurerende ruimte van belang voor de mobiliteit:

1. Op- en afrittencomplex E19-R6-N16 inrichten als een hoogwaardige en herkenbare bedrijvigheid middels een effectief en efficiënt ruimtegebruik.
2. De bedrijventerreinen Industrie-Noord en -Zuid ontwikkelen tot een hoogwaardige gemengde bedrijvigheid, gericht op een intensief ruimtegebruik, een kwalitatieve inrichting en een vlotte verkeersafwikkeling richting E19.
3. Steenwegen als ruggengraat voor stedelijke woonomgevingen rondom het historische hart met ruimte voor insnijdende groene vingers en Dijle en Vaart als waterfrontontwikkeling.
4. Binnenstad – Vesten – stationsomgeving ontwikkelen tot een zone met een grote verwevenheid van activiteiten binnen een levendig en beleefbaar historisch hart, onder meer door middel van de aanleg van duidelijke ruimtelijke schakels tussen de belangrijkste plekken.
5. Arsenaal - Nekkerpoort als polen op een ontwikkelingsband tussen de stations met
 - Arsenaal als locatie voor hoogwaardig wonen en werken;
 - Realisatie bypass
 - Nekker als recreatief kerngebied met regionale uitstraling;
 - Indringende en scheidende Dijlevallei
6. Uitbouw Mechelen Noord rond het regionaal ziekenhuis als derde ontwikkelingspool in de stad.

7.1.1.2 Stad naar 100.000 inwoners

Bij de uitwerking van de visie dient rekening te worden gehouden met de groei van de stad naar 100.000 inwoners. Om deze groei te kunnen opvangen dient het aandeel van de duurzame verplaatsingswijzen te worden bijgestuurd. Uit het OVG Vlaanderen voor Vlaams-Brabant (hertoe behoren Mechelen, Sint-Katelijne-Waver, Bonheiden, Hofstade) blijkt dat het gemiddeld aandeel busgebruikers ongeveer 2,60 % bedraagt en 2,70 % voor de trein. Het aandeel autoverkeer in het woon-werkverkeer bedraagt ongeveer 70 % (bestuurder+passagier). Het inzetten op een performanter OV-systeem in combinatie met de fiets dient het aandeel

duurzame verplaatsingswijzen te verhogen. De betrachting is om te streven naar een modal split van maximum 50% autoverkeer en minimum 50% duurzame verplaatsingen.

7.1.1.2.1 Implicaties op ruimtelijke ordening

Bij een gelijkblijvend autogebruik zal de groei van de bevolking aanleiding geven tot een verdere verslechtering van de autobereikbaarheid en de verkeersleefbaarheid. Het ruimtelijk beleid zal nog een belangrijkere rol spelen. Reeds in de planfase moet men rekening houden met de mobiliteitseffecten van ruimtelijke ontwikkelingen. Via de ruimtelijke ordening dient de mobiliteit te worden beperkt of gebundeld. Ruimtelijke ingrepen die gemotoriseerde verplaatsingen overbodig of onmogelijk maken zijn het effectiefst.

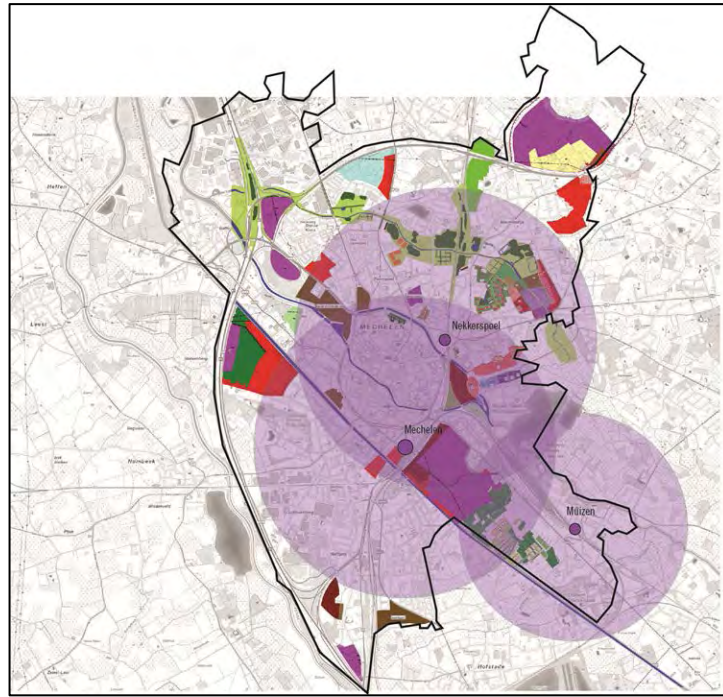
Locatiekeuze en functiemix

Een belangrijk aspect hierbij is het locatiebeleid. Zorg ervoor dat ontwikkelingen ingepland worden op locaties die afgestemd zijn op het programma zodat autoverplaatsingen overbodig of onmogelijk zijn. Zorg bij de invulling voor nabijheid. Door een doordachte mix in het programma van grotere ontwikkelingen kan men gemotoriseerde verplaatsingen vermijden. Zo zou men een wijksschool, crèche, buurtwinkel, ... kunnen integreren in een grotere woonontwikkeling.

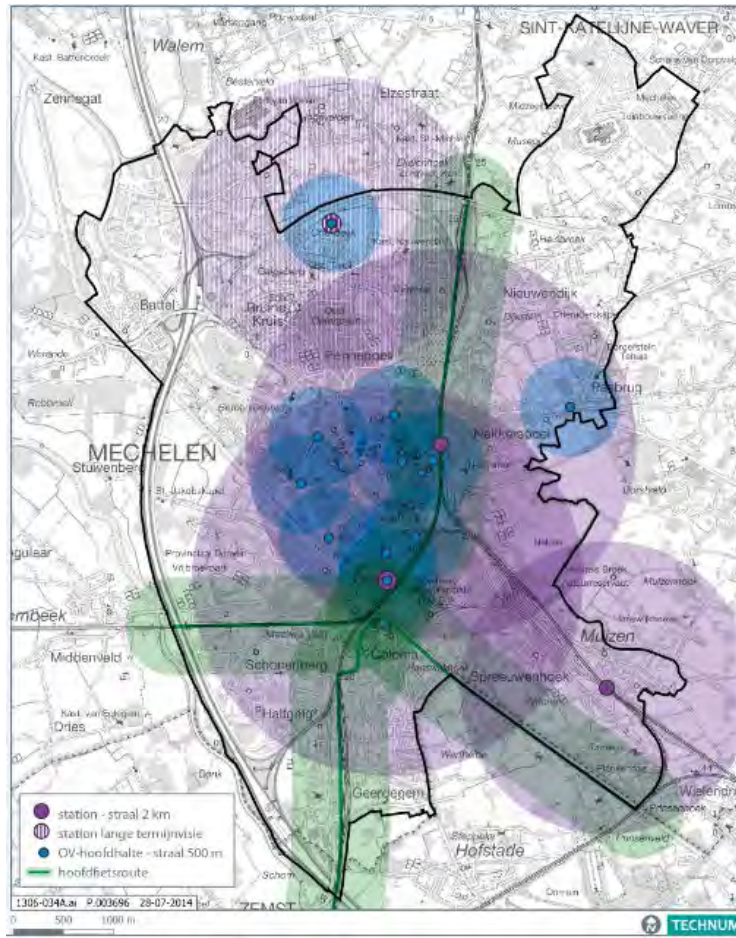
Zorg bij de locatiekeuze voor de nabijheid van vervoersalternatieven. In die zin zijn de stationsomgevingen en de OV-corridors de meest aangewezen locaties voor intensifiëring van bewoning. Zie hiervoor ook naar de deelnota met betrekking tot het thema openbaar vervoer. Hierin worden gebieden geselecteerd binnen een straal van 2 km van een treinstation of binnen een straal van 500 meter van een OV-hoofdhalte.

Gelet op het ruimtelijk structuurplan en de afbakening van het regionaal stedelijk gebied lijkt het wenselijk de bevolkingsgroei voornamelijk te concentreren binnen deze afgebakende stedelijke contouren via verdere verdichting.

Onderstaande figuur toont via een indicatieve vlekkenkaart de duurzame ontsluitingsmogelijkheden ingetekend op de overzichtskaart van het regionaal stedelijk gebied Mechelen. Deze kaart houdt rekening met de hoofdfietsroutes en OV-visie. Zo wordt er een OV-knoop gerealiseerd aan het nieuwe ziekenhuis. Het invloedsgebied van deze knoop zou nog verder kunnen vergroten indien op langere termijn deze locatie zou kunnen uitgebouwd worden tot een station met regionale aansluitingsmogelijkheden.



Figuur 2 Bereikbaarheidskaart OV vanuit de huidige stationsknopen voor het regionaal stedelijk gebied Mechelen



Figuur 3 Bereikbaarheidskaart fiets en OV voor het regionaal stedelijk gebied Mechelen: Visie

Globaal kan men stellen dat hoe donkerder de kleur op de figuur, hoe gunstiger de alternatieve ontsluitingsmogelijkheden. Wat maakt dat deze gebieden interessante locaties (vanuit mobiliteitsoogpunt) vormen om verder te verdichten gezien er hier meer potentie is om een gunstige modal-split te verwezenlijken. Men zou bovenstaande kaart nog kunnen uitbreiden met de belangrijkste OV-assen.

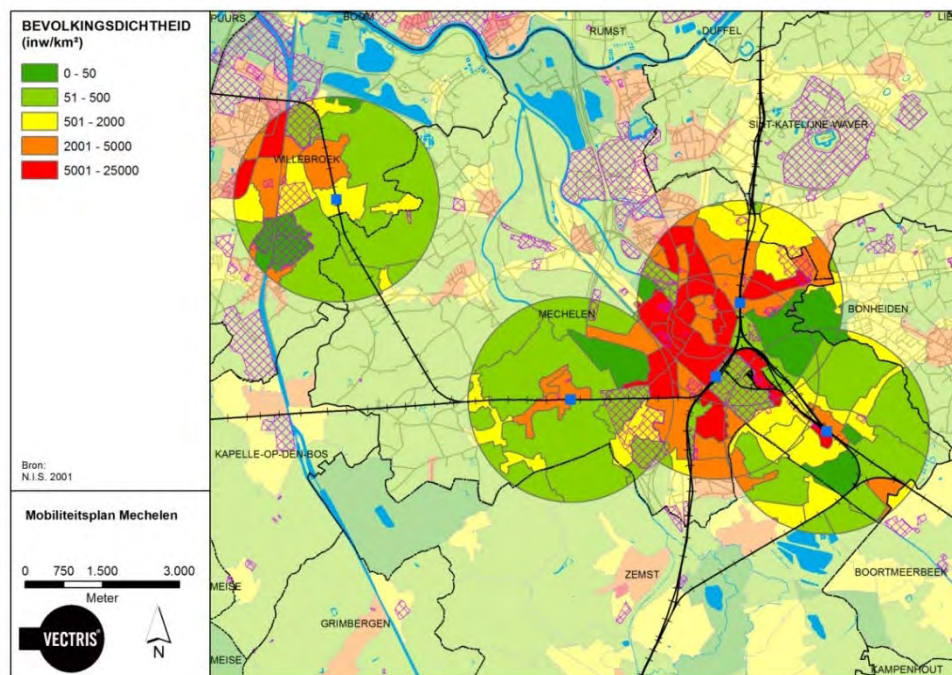
Eventueel zou een (beperkt) deel van de bevolkingsgroei opgevangen kunnen worden in de verschillende dorpen via een verdere verdichting (buiten het regionaal stedelijk gebied). Hombeek lijkt hier het meeste potentie te hebben. Het OV-aanbod is er iets groter en met een nieuwe hoofdfietsroute langsheen de spoorlijn krijgt men een goede fietsverbinding met de stad, het station en de buurgemeente Kapelle-op-den-bos. Eventueel zou men zelfs kunnen overwegen om het station Hombeek te heropenen.

Op lange termijn wanneer er een doorkoppeling zou komen tussen station Noord en Willebroek is er ook de potentie om in Heffen een stopplaats te voorzien. Dit zou een aanzet kunnen zijn om ook in Heffen de kern verder te verdichten.

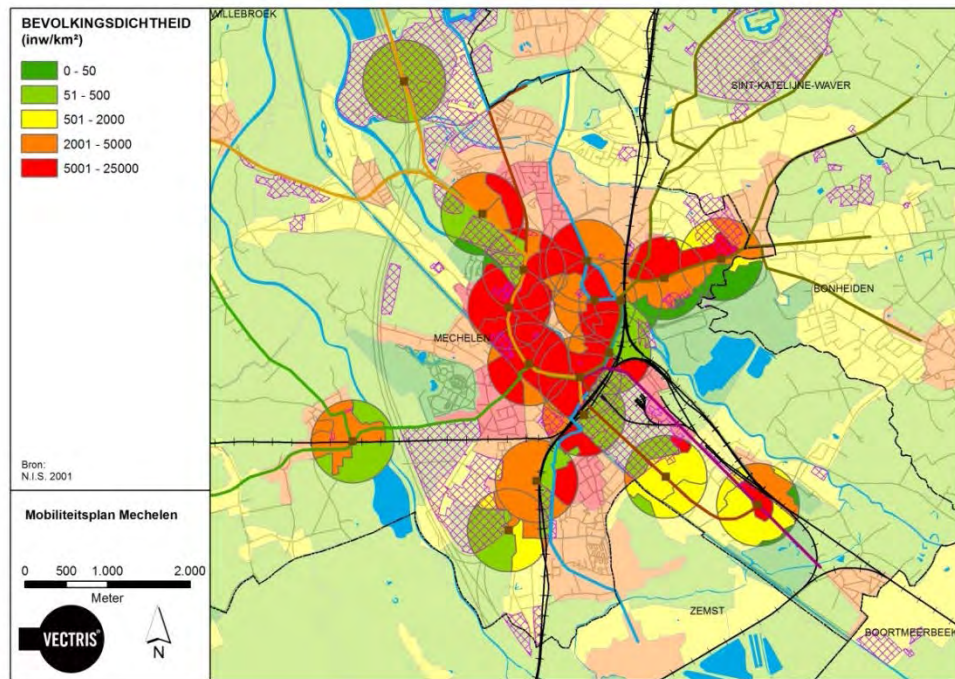
7.1.1.2.2 Geplande ontwikkelingen binnen invloedsgebied van het station Mechelen en Nekkerspoel.

Het merendeel van de geplande woonontwikkelingen (Spreeuwenhoek, Stuivenberg, Guldendal, Comet, Papeenhof, verdichting achterkant station, Douaneplein ...) valt binnen het invloedsgebied van de twee stations.

Ontwikkelingen ten noorden van de stad vallen echter buiten dit invloedsgebied. Het geplande regionaal ziekenhuis is vandaag een C-locatie die voornamelijk georiënteerd is naar het wegennet. Ook het bedrijventerrein Mechelen Noord valt buiten het invloedsgebied van de IC-IR stations van Mechelen. Om van het regionaal ziekenhuis een A-locatie te maken voorzien we op termijn de ontwikkeling van een bijkomend station Mechelen-Noord. In een **tussenfase** kan de site al versterkt worden als B-locatie met een verbeterde verknoping van de buslijnen aan het ziekenhuis vanuit de Liersesteenweg en de Antwerpsesteenweg. Ook het heropenen van de stations Willebroek Zuid en Hombeek kan de groei van de stad in de toekomst opvangen.



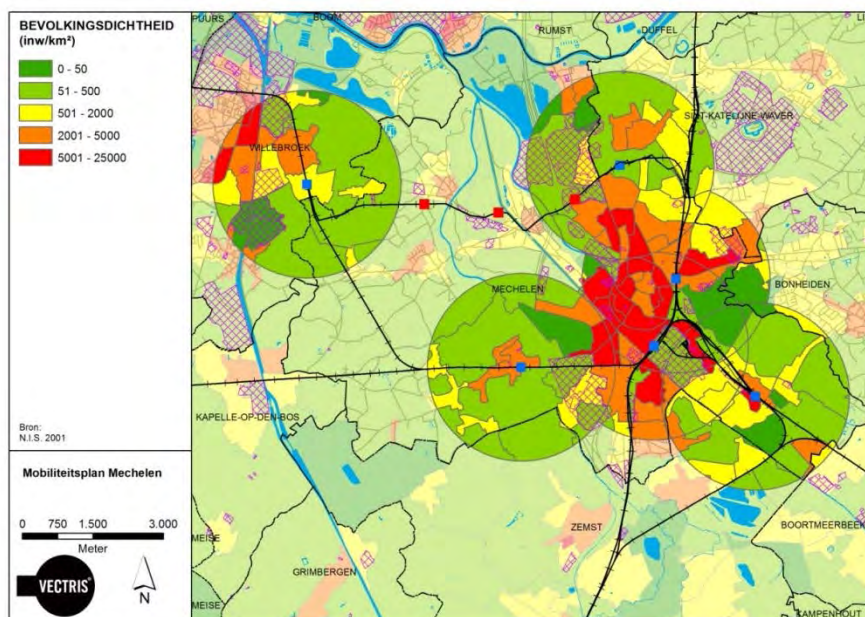
Figuur 4 Rechtstreeks invloedsgebied treinstations (met potentiële stations Hombeek en Willebroek-Zuid)



Figuur 5 Aanpassing busnetwerk op korte termijn met versterking Mechelen Noord

7.1.1.2.3 Naar een doorgroeienscenario met Mechelen Noord

Om de regionale groei van de stad helemaal waar te kunnen maken, streven we naar de uitbouw van een railsysteem met de uitbouw van Mechelen Noord als station en een railverbinding tussen Klein Brabant en Mechelen Noord. Onder welke vorm dit dient te gebeuren dient verder te worden onderzocht. Rond het station Mechelen Noord bestaat de mogelijkheid tot verdere verdichting. Het bestaande bedrijventerrein Mechelen Noord, de zone tussen de Dijle en de N16, omgeving Antwerpse poort komt hierdoor binnen het invloedsgebied van het station te liggen. Ook ten noorden van de R6 tussen Antwerpsesteenweg en Liersesteenweg is nog ruimte aanwezig die een verdere stedelijke invulling kan krijgen. Dit is echter op het grondgebied van Sint-Katelijne-Waver gelegen. De uitbouw van een railsysteem kan ook de corridor N16 tussen Mechelen en Willebroek versterken met een station ter hoogte van Willebroek-Zuid. Ook hier zijn er nog verdichtingsmogelijkheden en kan het in aanbouw zijnde regionaal bedrijventerrein ontsloten worden. Ook het heropenen van het station van Hombeek is kansrijk.



Figuur 6 Mogelijke doorkoppeling met sneltramtracé

7.1.2 Werkdomein A2: Strategische projecten met impact op mobiliteit

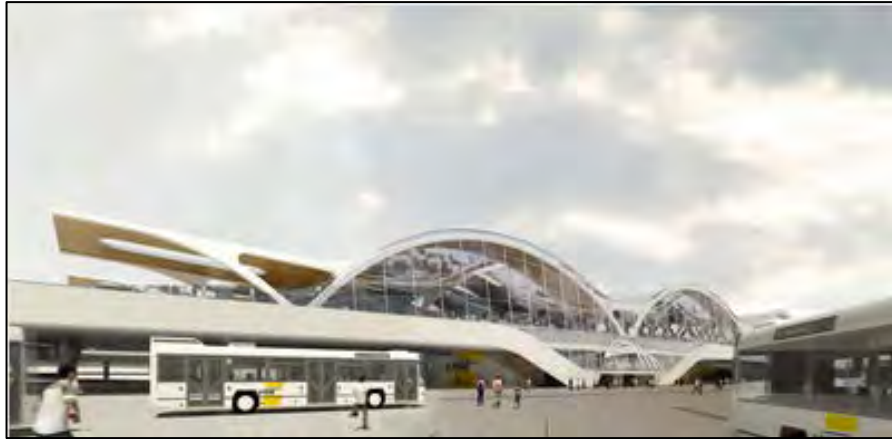
7.1.2.1 Strategische ruimtelijke projecten

De geplande ruimtelijke ontwikkelingen en verkeersingrepen werden met het provinciaal verkeersmodel doorgerekend. De modelresultaten lieten zien dat de verkeersdruk op de belangrijkste invalswegen naar de stad toeneemt. Een wijziging van de modal split dringt zich op. De geplande ontwikkelingen zijn ook voornamelijk in de stadsrand gelegen, afstanden tot het centrum en stations zijn daarom iets groter. Een herziening van het fietsnet en openbaar vervoernet is dan ook noodzakelijk.

Vanuit de visie in dit mobiliteitsplan worden hieronder een aantal aandachtspunten en ideeën aangegeven om de diverse projecten op een duurzame manier te ontsluiten. De projecten zijn van die grootteorde dat een afzonderlijke studie steeds noodzakelijk is. Deze aanbevelingen kunnen een inspiratie zijn voor die studie- en ontwerp opdrachten.

7.1.2.2 Stationsproject en ontwikkeling Arsenaal/Ragheno:

De stationsomgeving is strategisch gelegen en heeft belangrijke economische potenties. Bij de ontwikkeling van dit gebied moet op een innovatieve manier met duurzaam ruimtegebruik worden omgegaan. Er wordt gestreefd naar verdichting en een optimale benutting van de beperkte ruimte. Deze site moet een hoogstaande transit-, woon- en werkomgeving worden. De verbinding tussen het station en de binnenstad moet worden geoptimaliseerd en gehervardeerd.



Figuur 7 Impressie toekomstige stationsomgeving

De oorsprong van het project zit in de spoorwegbypass in functie van de Hogesnelheidslijn, het Gewestelijk Expressnet en de verbinding naar de luchthaven van Zaventem. Deze noodzakelijke bijkomende spoorcapaciteit en extra perrons in het station.

De aanleg van de spoorbypass is een opportuniteit om de andere ontsluitingsproblemen mee te bekijken. Daarom werd een nieuwe ontsluitingsweg (de tangente) op een geïntegreerde wijze samen met de spoorbypass ontworpen. Deze verbindt de oprit met de E19 te Mechelen zuid met de ondergrondse stationsparking, Leuvensesteenweg en de N15. Door het aanleggen van deze tangente wordt niet alleen de ontsluiting van het station gegarandeerd maar de tangente zal tevens een deel van het doorgaand verkeer op de Vesten overnemen en deze ontlasten. Daarnaast wordt voor de ontsluiting van de Arsenaalsite een rechtsreeks aansluiting naar de Motstraat (de Arsenaaltunnel) voorzien.

Naast openbaar vervoer en auto-infrastructuur worden ook een aantal nieuwe fietsverbindingen gerealiseerd. De hoofdfietsroute tussen Nekkerspoel en het centraal station wordt langs de oostkant van de sporen gerealiseerd. Van daaruit kan worden aangesloten op diverse lokale en bovenlokale fietspaden. Aan de oorspronkelijke plannen werd nog een addendum toegevoegd om op de belangrijkste kruispunten ook een conflictvrije oversteekplaats te kunnen realiseren. Dit is een essentieel onderdeel om een kwalitatieve hoofdfietsroute te realiseren.

De stationsomgeving en het stationsgebouw zullen ook volledig vernieuwd worden. de komende jaren volledig hertekend worden. Het Stationsplein zal niet meer het verdeelpunt zijn voor het verkeer, maar zal uitgroeien tot een volwaardig stadsplein. De Consciencestraat wordt onderdeel van een langzaamverkeersas tussen het station en de binnenstad. Via deze stedelijke as zullen enkel voetgangers, fietsers en openbaar vervoer rijden. In het verlengde van deze as wordt een fiets- en busonderdoorgang voorzien onder de sporen. De spoorlijn en het station zullen niet langer een barrière vormen. Over de Colomabrug zal enkel nog lokaal verkeer rijden. Achter het station wordt het busstation voorzien. De straten en pleinen rond het station worden op een aangename manier heraangelegd. De hele omgeving krijgt meer kwaliteit en wordt een stuk veiliger. Het nieuwe station zal een natuurlijk geheel vormen met de pleinen aan beide zijden.

Raghenno

De site Raghenno zal de komende jaren ontwikkeld worden als een hoogdynamische site met heel wat woningen, diensten, bedrijvigheid en winkels. Door haar ligging net achter het station is dit een uitgesproken A-locatie. Duurzame verplaatsingen moeten hier de norm zijn. Het

autogebruik moet op deze locatie beperkt blijven. Het hanteren van een strengere parkeernorm vormt daarbij een belangrijke hefboom.

Planologisch gezien is Mechelen een van de Vlaamse steden met de hoogste 'connectiviteit' met openbaar vervoer (samen met Gent, Brussel, Antwerpen en Leuven) (zie onderzoek in het kader van Beleidsplan Ruimte Vlaanderen).

Een grotere concentratie van kantoren, publieksgerichte functies en woningen in het invloedsgebied van het station is dan een duurzame optie.

Men kan stellen dat Mechelen wat dat betreft een planologische toplocatie is in Vlaanderen en een belangrijke speler in de Vlaamse Ruit (RSV) en het 'Metropolitaan Vlaanderen' (Groenboek BRV). Planologisch gezien is een hoge dichtheid nastreven dan ook wenselijk.

Hierbij kan nog onderscheid gemaakt worden tussen woningen en kantoren. Voor kantoren geldt inderdaad dat deze 'gevoeliger' zijn voor de natransporttijd met vooral het 'te voet gaan' als belangrijkste modus.

Voor woningen is het invloedsgebied groter omdat men daar meer modi beschikbaar heeft (fiets, te voet, auto met kiss-and-ride). Ten tweede is voor woningen ook de nabijheid van andere voorzieningen van groot belang voor beheersing van de automobilititeit. Grote dichtheden rond de Mechelse binnenstad zijn dan een tweede duurzame optie.

7.1.2.3 Regionaal ziekenhuis

Het Regionaal ziekenhuis dat in aanbouw is, verhuist van een A-locatie nabij het station van Nekkerspoel en op loopafstand van de binnenstad naar een C-locatie nabij de R6. Het ziekenhuis wordt voor de auto ontsloten via de R6 en de Liersesteenweg.

In de voorgestelde plannen zal het ziekenhuis ontsloten worden via de stadslijnen 2 en 5 die worden doorgekoppeld door de wijk Otterbeek; en de bushaltes op Liersesteenweg. De locatie tussen Antwerpse- en Liersesteenweg biedt bijkomend de mogelijkheden om de buslijnen op beide steenwegen te verknopen en daardoor de bereikbaarheid van het ziekenhuis in belangrijke mate te verbeteren. Daardoor zou de ziekenhuissite als een nieuw knooppunt voor openbaar vervoer kunnen worden uitgebouwd.

Net als voor het openbaar vervoer opteren we ook voor de fiets voor een verbeterde ontsluiting. De Tivoliroute zal een directe link naar het centrum vormen. De geplande fietstunnel onder de R6 sluit hierbij aan en verzorgt de verbinding naar de Antwerpsesteenweg en Walem. Een betere verbinding naar de oostrand om de verbinding naar Sint-Katelijne-Waver te verzorgen is aangewezen.

Op lange termijn wensen we de mogelijkheid open te houden om een Mechelen Noord uit te bouwen op een nieuwe spoorlijn Boom - Mechelen-Noord - Nekkerspoel Mechelen.

7.1.2.4 Mechelen-Noord en lus R6

Langsheen de N16 worden heel wat ruimtelijke projecten voorzien (ontwikkeling retail in de lus van de R6, ontwikkeling site Eandis, ontwikkeling bedrijvigheid in de op- en afrit van de R6-E19, woonwijk Kantvelde Oude Antwerpsebaan). Dit is vandaag een autolocatie: C-Locatie. De ambitie is om er een B-locatie van te maken. Dit kan door de verschillende verkeersnetwerken te versterken.

Fiets:

- Verlengen Oude- Antwerpsebaan- Blokstraat-Generaal De Wittelaan als fietsverbinding tussen binnenstad en Mechelen-Noord. De fietsverbinding ontsluit eveneens de geplande bedrijvigheid in de lus van op- en afrit met de E19.
- Fietsverbinding tussen fietspad Dijle en Holmlei via nieuwe fiets- en voetgangerstunnel onder de N16.

Openbaar vervoer:

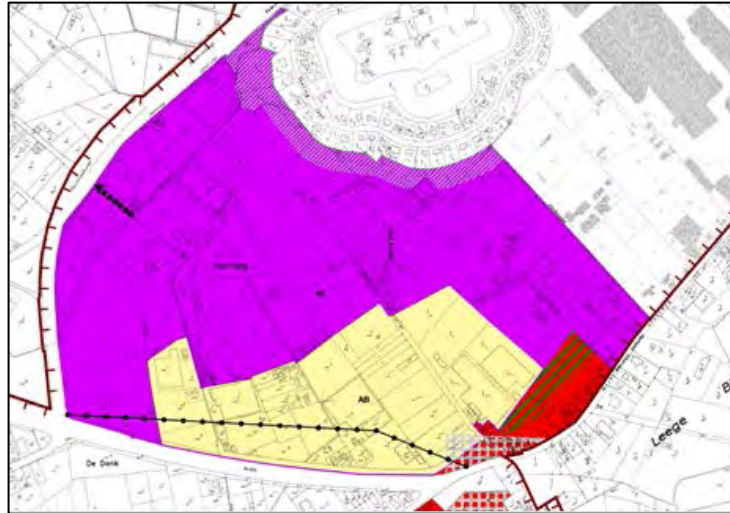
- De mogelijkheden om deze locatie beter met openbaar vervoer te bedienen hangt samen met de ruimtelijke aanpassingen en de toegangen die worden voorzien tot de terreinen. Er zijn onder meer de volgende mogelijkheden:
 - Frequentie snelbus 508 te verhogen. De snelbus is snel en verbindend via de E19. Vanaf de Holmlei krijgt de bus een ontsluitende functie naar de stad.
 - Snelbus 508 en buslijn 6 en 9 krijgt haltes op de N16 ter hoogte van de Holmlei en de Elektriciteitsstraat. Ter hoogte van de Holmlei wordt een fiets en voetgangerstunnel voorzien die aansluiting geeft op de bushalte. Via de fiets- en voetgangerstunnel wordt ook het toekomstige retailpark en landschapspark langs de Dijle bereikt. De overgedimensioneerde pleinruimte voor het buurthuis Albatros wordt geïntegreerd in een transparante fiets- en voetgangerstunnel onder de N16.
- De site van de retail biedt de mogelijkheid om in een parkeergebouw een P+R uit te bouwen. Via een nieuwe pendeldienst of hoogwaardige openbaar vervoersverbinding zou de P+R aan het retailpark en de stad verbonden kunnen worden.

Gemotoriseerd verkeer:

- Een belangrijk strategisch project voor de stad is de realisatie van de 'superknoop' N16-E19. In het verleden is geopteerd om de Uilmolenweg te verknopen aan dit op- en afrittencomplex. Het nieuwe voorstel gaat uit van een ontdubbeling van de E19 met parallelwegen met meerdere op- en afritten voor het stedelijke gebied Mechelen. Industriezone Mechelen-Noord krijgt een aparte op- en afrit op de parallelwegen ter hoogte van de Blarenberglaan.
- Het complex N16-R6-E19 wordt vereenvoudigd en compacter aangesloten. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor de realisatie van de geplande bedrijvigheid en retail. Doordat de lus van de R6 wegvalt, wordt het te ontwikkelen gebied geen geïsoleerd eiland maar sluit het beter aan bij de bebouwde kern van de Oude Antwerpsebaan. Er zou dan een knip voorzien kunnen worden voor het gemotoriseerd verkeer in de Oude Antwerpsebaan ter hoogte van de slachthuissite om toekomstig sluipverkeer tegen te gaan.
- Een extra op- en afrit op de parallelweg ter hoogte van Stuivenberg behoort tot de mogelijkheden. Hierdoor wordt ook het kruispunt B101-Technologielaan ontlast. Er dient te worden vermeden dat dit overmatig sluipverkeer naar de buurt aantrekt.
- De geplande bedrijvigheid in de lus R6-E19-N16 wordt ontsloten richting het bestaande bedrijventerrein of rechtstreeks op een hoger gecategoriseerde weg. Verder grondig onderzoek van de 'superknoop' dient te worden opgestart.

7.1.2.5 Specifiek regionaal bedrijventerrein Veiling Zuid

Het agrarisch gebied (88ha) tussen de veilingzone en de R6 (55ha) wordt deels bestemd als regionaal bedrijventerrein voor agro – industrie (grondsgebied Sint-Katelijne-Waver). In het gebied zelf worden geen nieuwe Seveso-bedrijven toegelaten. De overige ruimte blijft agrarisch gebied. De ontsluiting gebeurt via de Heisbroekweg via een nieuw kruispunt ter hoogte van Mussepi.



Figuur 8 Veiling Zuid

7.1.2.6 Dijlepoort

De oude site van Carrefour wordt omgevormd tot een gemengd woonwinkelvegebied. Op het projectgebied worden over de verschillende gebouwen in totaal zo'n 160 wooneenheden gepland. Deze wooneenheden bestaan uit grondgebonden woningen, appartementen en assistentiewoningen. Daarnaast wordt er ook retail ontwikkeld (food en non-food). Verder voorziet het project ruimte voor kantoren of andere diensten. De ontsluiting zal gebeuren via de O. Van Kesbeekstraat.

Fiets

- Verbeterde fietspaden langs de N1 en fietsoversteek O. Van Kesbeekstraat via middenberm als stapsteen.
- Begijnenwilde als verblijfsgebied en voetgangersgebied

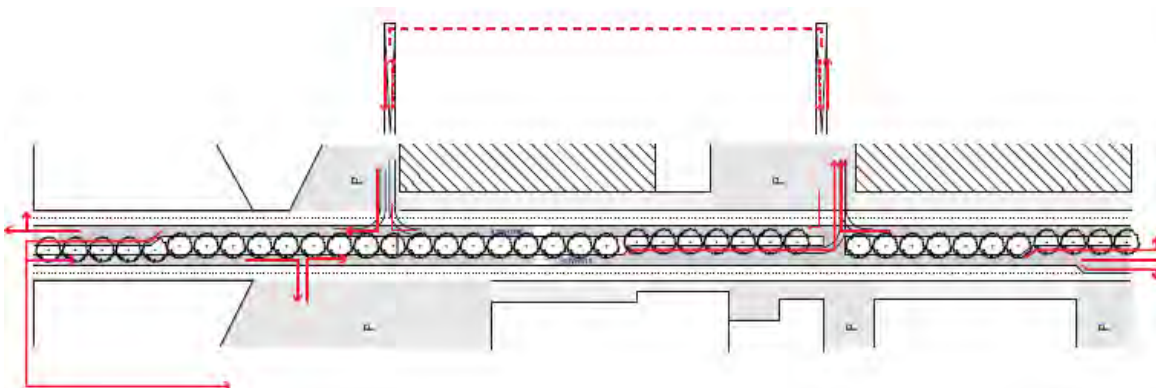
Openbaar vervoer

- De O. Van Kesbeekstraat kan een centrale rol krijgen in het busnetwerk. Door diverse lijnen te bundelen kan een hoge frequentie worden behaald en kan een overstappunt aan de noordkant van de stad worden gerealiseerd

Gemotoriseerd verkeer

- De O. Van Kesbeekstraat zou bij voorkeur heringericht worden, zie principeschets hieronder.
- In de centrale groene middenberm wordt een linksafslagstrook voorzien naar de ondergrondse parking van het project. Ter hoogte van het kruispunt M.Sabbestraat- N1

wordt een keerpunt voorzien. Doorgaand verkeer wordt geweerd in de Elektriciteitsstraat en de M. Sabbestraat.



Figuur 9 Principeschets herinrichting O. Van Kesbeekstraat

7.1.2.7 Site Keerdok en Eandis

De site Keerdok zal worden omgevormd tot woongebied. De huidige winkelactiviteiten verhuizen naar het retailpark. Op korte termijn wordt het oud zwembad gerenoveerd en krijgt een herbestemming. Ook voor de Eandissite zal worden onderzocht wat de ontwikkelingsmogelijkheden verder zijn.

De nieuwe stadswijk Keerdok heeft door zijn specifieke locatie een zeer goed uitgangspunt voor duurzaamheid:

- Een sterke nabijheid van talrijke bovenlokale voorzieningen in het stadscentrum, op wandel- en fietsafstand, mede dankzij Dijleboorden als langzaamverkeerassen;
- In de invloedssfeer van IC-station Mechelen en station Nekkerspoel;
- Aansluiting op busverbindingen op de G. Gezellelaan, onderdeel van buscorridor, HOV-Lijn;
- Op loopafstand van het project Dijlepoort met winkelfuncties en voorzieningen. Toekomstig retailpark site Eandis.

Nabijheid dus als grootste troef van bereikbaarheid. Bij de inrichting van de toekomstige wijk dient te worden uitgegaan van het STOP-principe. Voetgangers en fietsers moeten zich kunnen verplaatsen in de wijk zonder in conflict te komen met gemotoriseerd verkeer. De verblijfskwaliteit langs de kade wordt gemaximaliseerd. Het is immers een zone met een uniek en uitzonderlijk stadslandschap.

De site sluit aan op de bovenlokale fietsroutes langs de Dijle en Afleidingsdijle. Deze routes zorgen voor een verknoping met het station Nekkerspoel en de binnenstad. Het mobiliteitsplan van de stad Mechelen voorziet in de uitbouw van een groene fietsring rond de stad die de belangrijkste groengebieden met elkaar verbinden. In een tweede gordel wordt een fietsring ontwikkeld die de woonlobben en geplande woonwijken met elkaar gaat verbinden. Deze route loopt via de Oude Keerdok. Een nieuwe fietsbrug over de Dijle, Afleidingsdijle is daarbij gewenst. Via deze fietsbrug wordt ook de site van Eandis ontsloten en aangetakt op de site van de Oude Keerdok.

Vanuit de site Keerdok is het wenselijk om langs de Dijle een fiets- en wandelpad te voorzien dat aansluit op het Tuinstraatje, Dobbelhuizen en Tichelrij.

Het openbaar vervoer dient een centrale halte op de G. Gezellelaan te krijgen. De bushalte fungeert er ook als schakel tussen de site en de binnenstad. De halte ligt op wandelafstand van de geplande woningen. Het is wenselijk hier overstaphaltes naar de centrumpendel te voorzien. In stallingsruimten dienen zones te worden gereserveerd voor autodelen.

Wat betreft de auto-ontsluiting kan op korte termijn worden uitgegaan van het behoud van de 2x2 rijstroken op de G. Gezellelaan en de brug over de Dijle. Door het sluiten van de middenberm op de G. Gezellelaan ontstaat een veilige stapsteen voor fietsers en voetgangers. De bestaande onderdoorgang onder de brug fungeert dan als keerpunt.

Voor de lange termijn wordt gedacht aan een 'kamstructuur' voor de auto-ontsluiting. De 2x1 met brede parkzone laat keerbewegingen toe voor auto's en grote voertuigen. Auto's kunnen zich dwars opstellen in de middenberm. De twee voorziene keerbewegingen geven flexibiliteit in de aansluitingsmogelijkheden van het Keerdok.

7.1.2.8 Tinelsite

Op de Tinelsite is reeds het museum "Kazerne Dossin" gerealiseerd. Daarnaast zal het oude klooster worden heringericht als stadsbibliotheek en worden een aantal woningen en een park voorzien. Er zal een ondergrondse garage gebouwd worden. Uitgegaan wordt van een parking met een parkeeraanbod voor de nieuwe woningen, de buurt en de politie en rotatieparkeren. Mogelijks wordt deze parking nog uitgebreid met een extra niveau voor buurtbewoners en projecten in de directe omgeving. De toegang tot de parking komt ten westen te liggen van de oude rijkswachtkazerne. Verkeer van en naar de ondergrondse parking kunnen gebruik maken van een afslagstrook en opstelstrook op de middenberm van de Vesten.



Figuur 10 Impressie Tinelsite

Doordat het nieuwe gebouw met de garage-inrit achter de rooilijn gelegen is, is er op het terrein zelf opstelruimte voor in- en uitrijdende wagens. Bij het uitrijden kan een wagen zich buiten het voet- en fietspad opstellen, waardoor conflicten vermeden worden. Met de aanleg van een verhoogde inritconstructie naar de parkingtoegang kunnen voet- en fietspad drempelloos aangelegd worden. Voor de fiets wordt de site extra ontsloten via een nieuwe fietsbrug over de Dijle aansluitend op de Van Busleydenstraat. Ook bijkomende bushaltes in de nabijheid van het Joods Museum zijn wenselijk. Om die te kunnen inplanten zijn infrastructurele aanpassingen nodig.

7.1.2.9 Cluster Nekkerspoel-Grote Nieuwendijkstraat

Papenhof

RUP Papenhof omvat een projectgebied van 13ha, waarbij ruimte wordt gecreëerd voor 270 woonegelegenheden. Het grootste gedeelte van de woningen wordt bereikt via de Boerenkrijgstraat, andere woningen zijn bereikbaar via de Grote Nieuwendijkstraat.

Bonduelle

RUP Bonduelle omvat de herbestemming van industriegebied naar woongebied met 130 woningen, openruimtebestemmingen, lokaal bedrijventerrein en zone voor grootschalige detailhandel.

Maenhoevevelden (grondgebied Sint-Katelijne-Waver)

Maenhoevevelden is een ontwikkeling met ongeveer 450 woningen. Een diffuse ontsluiting is aangewezen om de verkeersdruk te spreiden. In het diffuus ontsluitingsmodel wordt het projectgebied ontsloten via de Dennestraat, de Mechelsesteenweg, de Akelei en de Wilgestraat.

Om deze geplande ontwikkelingen te ontsluiten worden volgende maatregelen genomen:

Fiets:

- Aanleg tweezijdige fietspaden Nekkerspoelstraat.
- Grote Nieuwendijkstraat als Wijkontsluiting.
- Fijnmazige aantakkingen op fietssnelweg langs spoorweg. Beveiligen kruispunten fietssnelweg-Kleine Nieuwedijkstraat en Fietssnelweg-Caputsteenstraat.
- Autovrije fietsverbinding Maanhoevevelden-Papenhof met nieuwe fietsbrug over Vrouwvliet.

Openbaar vervoer:

- De Nekkerspoelstraat is de belangrijkste as voor openbaar vervoer met momenteel de centrumpendel en diverse streeklijnen.
- Ondanks het relatief smalle profiel is het gewenst om ook een busbediening op de Grote Nieuwedijkstraat te behouden.
- Ontvoeringsplein, Zandpoortvest als overstappunt.

Auto:

- Verbeteren doorstroming hoofdontsluitingsstructuur met weerstand op onderliggend wegennet.

Algemeen kan worden gesteld dat het van belang is dat er voldoende weerstand bestaat op het lokale wegennet binnen de 'maas' R6 - N1 Liersesteenweg en N15. De Liersesteenweg en de N15 zorgen voor de ontsluiting van de stad naar het hogere wegennet (Bypass station, R6). De wegen binnen de maas hebben een ontsluitingsfunctie op wijkniveau naar de N15, R6 en Liersesteenweg. Om dit af te dwingen zijn maatregelen aan de rand van dit studiegebied nodig.

- Aanpassen kruispunt Nekkerspoelstraat-Vesten: Lay-out van het kruispunt zou het inrijden van de wijk moeten kunnen ontmoedigen. De N15 dient als 'omleidingsweg' voor de wijk Nekkerspoelstraat. Dit is af te stemmen met streefbeeld voor de Vesten.

- Aanpassing kruispunt Putsesteenweg-N15, zodat verkeer komende vanuit de richting Putte vlotter kan doorrijden richting N15. De doorgaande beweging via de Nekkerspoelstraat dient ondergeschikt te worden gemaakt. De huidige rotonde gaat eerder uit van gelijkwaardigheid van richtingen. Ook de doorstromingsproblematiek dient te worden opgelost.
- Aanpassing kruispunt Liersesteenweg – Zwartzustersvest - Frans Halsvest: Voor de ontsluitingsstudie Tinelsite werd voorgesteld om de linksafslagstrook naar de Keldermansvest en vanuit de Frans Halsvest richting Vesten te beperken. Hierdoor kan niet alleen een veiligere fietsoversteek ontstaan, maar vergroot ook de doorstroming vanuit de Liersesteenweg naar de Zwartzustersvest.
- Geen volwaardige aansluiting Mechelsesteenweg-R6. In de ontwerpplannen voor de R6 is geen afrit-oprit voorzien op de R6 van en naar Putte.
- Optimalisatie interne circulatie om fietscomfort te verbeteren.

7.1.2.10 Nekkerpoort

Nekkerpoort wordt verder ontwikkeld als een recreatieve campus. Op de site komt nog een ijspiste. Verder is ook de verhuis voorzien van de brandweer en uitvoeringsdiensten van de stad. De hoofdontsluiting gebeurt via het huidige lichtengeregelde kruispunt. Een optimalisatie van het parkeren dringt zich op. Ook nazicht van de ontwikkelingsmogelijkheden van de nog vrije terreinen (op vlak van mobiliteit) dient te worden onderzocht. De bereikbaarheid via de fiets is goed. De site is echter niet bereikbaar via het openbaar vervoer. Een nieuwe busverbinding langs de N15 is nodig.

7.1.2.11 Spreeuwenhoek en site Alstom

De geplande woonwijk Spreeuwenhoek wordt voor de auto exclusief ontsloten naar de Leuvensteenweg. De wijk Spreeuwenhoek wordt intern ontsloten via een fiets- en busas die aansluit op het station. Door de aanleg van een fiets- en voetgangerstunnel onder het station van Muizen wordt Muizendorp en Spreeuwenhoek met elkaar verbonden en wordt het (GEN)station Muizen toegankelijker gemaakt. Via een gesloten lus die aantakt op de Leuvensesteenweg wordt sluipverkeer tegen gegaan. De Lotelingestraat behoudt zijn huidig wegprofiel en eenrichtingsverkeer. Verkeer uit de wijk kan enkel de rechts-uit beweging maken op de Leuvensesteenweg. Verkeer komende vanuit de richting Leuven krijgt een aparte linksafslagstrook op de Leuvensesteenweg en rijdt via een nieuwe toegangsweg achter de site Alstom naar de wijk Spreeuwenhoek. Deze ontsluiting maakt een ontwikkeling van de site Alstom ook mogelijk. Voor de site wordt gestreefd naar wonen met beperkte handelsfunctie.

7.1.2.12 Cluster Mechelen West

Comet

Voor de Comet-site is een masterplan in opmaak. Er wordt gestreefd naar een evenwichtige dichtheid met differentiatie van woontypologiën en wonen aan het water. Vanuit mobiliteitsoogpunt wordt aandacht besteed aan:

- Maximale doorwaadbaarheid voor fiets en voetgangers
- Ondergronds parkeren ontsloten naar de Vesten.
- Duurzame openbaar ruimte

Stuivenberg

De woonwijk Stuivenberg sluit aan bij de bestaande kern bij de Stuivenbergbaan. Langs de Uilmolenweg wordt een strip voorzien van kantoren. Tussen de kantorenzone en de woonwijk wordt een stadsbos ontwikkeld. De wijk wordt intern ontsloten via een fijnmazig fiets- en wandelnetwerk. Via de Stuivenbergvaart wordt de wijk goed ontsloten via de fiets naar de stad en het station. Er wordt een fietsbrug aangelegd over de vaart. De wijk Stuivenberg takt zo aan op de fietsring. Door het verlengen van buslijn 2 wordt de wijk met de stad en het station verbonden. De woonwijk en kantorenzone krijgt een eigen ontsluiting naar de Uilmolenweg. Door een rechtstreekse koppeling van de Uilmolenweg met de parallelweg langs de E19 wordt de verkeersdruk ten westen van de stad beperkt.

7.1.2.13 Herinrichting Vesten

De herinrichting van de vesten vormt een belangrijk strategisch project voor de stad. De visie is gebaseerd op:

- De afbouw van de knooppuntfunctie voor doorgaand verkeer op regionale schaal, en de beperking van de intensiteiten van gemotoriseerd verkeer tot een aanvaardbaar niveau voor de leefbaarheid van de omgeving (omgevingscapaciteit);
- De herwaardering van de stedelijke functies langs de Vesten (wonen, werken...);
- Het verknopen van de woonlobben aan de binnenstad door herwaardering van monumenten (Brusselse Poort) en pleinen (Rhagenoplein, Mercierplein, Rode Kruisplein) en het uitbreiden van de groenstructuren;
- Het verbeteren van de verblijfskwaliteit door een vermindering van de geluidshinder en een evenwicht verblijfsruimte versus verkeersruimte (rijdend en stilstaand verkeer);
- Het verbeteren van de oversteekbaarheid zowel op structurele oversteekpunten, poorten en kruispunten, als op assen met diffuus verspreide toegangen (Koningin Astridlaan, Vanbenedenlaan, Schuttersvest, H. Speecqvest);
- Aandacht voor de doorstroming van het openbaar vervoer.

In de startnota april 2014 werden verschillende scenario's onderzocht voor de herinrichting van de Vesten. Als voorkeursscenario werd geopteerd voor een vestenpark ten zuiden en westen van de stad. Hierbij wordt de rijweg teruggebracht tot een 2x1 met een centrale brede parkzone. Aan de oostzijde ter hoogte van Zandpoortvest wordt dit concept van het vestenpark geïntegreerd in het idee om van de Zandpoortvest een campuskarakter te geven. Aan de noordzijde van de stad wordt de Tinellaan ingericht als een vestenboulevard. De Vesten behouden hier een meer uitgesproken verkeersfunctie.

7.1.3 Werkdomein A3: Categorisering van de wegen

Bij de uitwerking van de wensstructuur voor het autoverkeer is het categoriseren van de wegen van groot belang. De categorisering van de wegen is in eerste instantie gebaseerd op het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (hoofdwegen, primaire wegen) en het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (secundaire wegen). De selectie van de lokale wegen gebeurt in het mobiliteitsplan van de stad. De wegencategorisering zal later overgenomen worden in het nieuwe gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

Elke wegencategorie heeft een eigen functie, met daarbij horende bepalingen voor de inrichting ervan.

Volgende types wegen worden aangeduid:

- **Hoofdwegen:** deze wegen verbinden zowel op internationaal als Vlaams niveau. Het gaat om snelwegen naar Europese normen;
- **Primaire wegen I:** de hoofdfunctie van deze wegen is verbinden op Vlaams niveau terwijl de aanvullende functie het verzamelen van het verkeer op Vlaams niveau is;
- **Primaire wegen II:** de hoofdfunctie van deze wegen is verzamelen op Vlaams niveau en de aanvullende functie is verbinden op Vlaams niveau. Meestal worden deze ingericht als autowegen en wegen met gescheiden verkeersafwikkeling;
- **Secundaire wegen type I:** de hoofdfunctie van deze wegen is verbinden op bovenlokaal niveau op basis van mobiliteitsgenererende activiteiten op provinciaal niveau. Indien de weg een maas verkleint moeten filters of weerstanden worden ingebouwd zodat kortsluiting tussen twee hoofd- of primaire wegen, waardoor de weg als primaire as gaat functioneren, vermeden worden;
- **Secundaire wegen type II:** de hoofdfunctie van deze wegen is verzamelen op bovenlokaal niveau. Dit type heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. Het toegang geven neemt hier een belangrijkere plaats in dan in de categorie secundair type I;
- **Secundaire wegen type III:** de hoofdfunctie van deze wegen is verbinden en/of verzamelen op (boven)lokaal niveau. De toeganggevende functie is echter dermate bepalend dat de verkeersfunctie van de weg niet gerealiseerd kan worden zonder de leefbaarheid van de omgeving in het gedrang te brengen. De weg zal als drager van belangrijke fiets- en openbaar-vervoerbindingen, zowel lokaal als bovenlokaal, uitgebouwd worden. Dit type weg is gewoonlijk ruimtelijk structurerend op bovenlokaal niveau.
- **Lokale wegen type I:** (inter)lokale verbindingswegen. Hoofdfunctie van de weg is verbinden op lokaal of interlokaal niveau. Ontsluiten en toegang geven zijn aanvullende functies. De kwaliteit van de doorstroming moet in evenwicht zijn met de verkeersleefbaarheid.
- **Lokale wegen type II:** (inter)lokale ontsluitingsweg. Hoofdfunctie van de weg is verzamelen, ontsluiten op lokaal en interlokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De ontsluitingsfunctie primeert op deze weg. Het toegang geven neemt ook een belangrijke plaats in.
- **Lokale wegen type III:** straten met verblijfsfunctie. Hoofdfunctie van de weg is verblijven en toegang verlenen tot de aanpalende percelen (erffunctie). De verblijfsfunctie primeert op deze weg.

Hieronder wordt de selectie van de categorisering van de wegen te Mechelen opgesomd. Deze wegencategorisering is tevens grafisch geïllustreerd in bijlage. De wegencategorisering is opgedeeld in een wegencategorisering op korte termijn, op middellange termijn en een lange termijn visie.

7.1.3.1 Visie categorisering van de wegen op korte termijn

Zie Figuur B 3 in bijlage.

De korte termijnvisie op de wegcategorisering is voornamelijk een actualisatie van de wegcategorisering op basis van het huidig wegennetwerk en het huidig functioneren.

Hoofdwegen:

- E19: Antwerpen-Brussel

Primaire wegen I:

- N16 van E19 (Mechelen-Noord) tot A12 (Willebroek-Zuid)

Primaire wegen II:

- N1 van aansluiting E19 (Mechelen-Zuid) tot Jubellaan
- R6 van aansluiting E19 (Mechelen-Noord) tot Berlaarbaan (Sint-Katelijne-Waver)
- N16 van aansluiting E19 (Mechelen-Noord) tot Vesten R12

Secundaire wegen type I: /

Secundaire wegen type II: /

Secundaire wegen type III:

- N1 tussen R1 (Antwerpen) en R6⁴

Lokale wegen type I:

- R12 Ring rond Mechelen
- Postzegellaan – Leopoldstraat – H.Consciencestraat
- N1 tussen R6 en R12
- Douaneplein (N15)
- Leuvensesteenweg (N26)
- Rijmenamsesteenweg
- Brusselsesteenweg (N1)
- Hombeeksesteenweg
- Jubellaan (N227)
- Uilmolenweg
- Bankstraat – Zepstraat – Gijbeekstraat – Expoelstraat - Kapellebaan
- Zemstsesteenweg en Boterstraat
- Hombekerkouter

⁴ De provincie stelt dat de N1 als secundaire weg type III vandaag stopt aan de R6. Een doortrekking van de secundaire weg type III tot aan de R12 is niet opgenomen in het provinciaal ruimtelijk structuurplan. De herziening van het structuurplan is opgestart maar niet op korte termijn afgerond.

- Molenbeekstraat – Dorpstraat - Juniorslaan - Leestsesteenweg

Lokale wegen type II:

- Sint-Katelijnestraat – G. de Stassartstraat
- Keizerstraat - Biest – F. de Merodestraat
- G. van Egmont – Hanswijkstraat
- Hoogstraat – Adegemstraat
- Nekkerspoelstraat
- Grote Nieuwedijkstraat – Mechelsesteenweg
- Putsesteenweg - IJzerenveld - Borgersteinlei
- Leuvensesteenweg (tussen Motstraat en R12)
- Stationsberg – Brugstraat – Bonheidensteenweg
- Oude Brusselsesteenweg
- Battelsesteenweg
- Liersesteenweg (N14) van Vesten tot R6
- Oude Antwerpsebaan
- Eikestraat
- Maurits Sabbestraat
- Brouwerijstraat – Steenweg op Heindonk
- Lange dreef – Heidestraat – Blaasveldstraat
- Kleine Heide

Lokale wegen type II (industriële ontsluitingswegen):

- Blarenberglaan-Schaliënhoovedreef
- Egide Walschaertsstraat en A.Spinoystraat

Lokale wegen type III:

Alle overige wegen zijn geselecteerd als lokale wegen type III.

7.1.3.2 Visie categorisering van de wegen op middellange termijn

Zie Figuur B 4 in bijlage.

Deze visie gaat uit van de realisatie van de Tangent (primaire weg type II) en de herinrichting van de Motstraat (secundaire weg type II). Hierdoor kan de verkeersfunctie van de zuidelijke Vesten en de stationsomgeving afgebouwd worden. De Antwerpsesteenweg tussen de R12 en de R6 wordt geselecteerd als secundaire weg type III.

Hoofdwegen:

- E19: Antwerpen-Brussel

Primaire wegen I:

- N16 van E19 (Mechelen-Noord) tot A12 (Willebroek-Zuid)

Primaire wegen II:

- N1 + Tangent van aansluiting E19 (Mechelen-Zuid) tot N15 (Nekkerspoel)
- R6 van aansluiting E19 (Mechelen-Noord) tot Berlaarbaan (Sint-Katelijne-Waver)
- N16 van aansluiting E19 (Mechelen-Noord) tot Vesten R12

Secundaire wegen type I: /**Secundaire wegen type II:**

- Motstraat

Secundaire wegen type III:

- N1 tussen R1 (Antwerpen) en R12

Lokale wegen type I:

- R12 Noordelijke Vesten rond Mechelen (Tinellaan – Zwartzustersvest)
- Douaneplein (N15)
- Leuvensesteenweg (N26)
- Rijmenamsesteenweg
- Brusselsesteenweg (N1)
- Hombeeksesteenweg
- Jubellaan (N227)
- Uilmolenweg
- Bankstraat – Zepstraat – Gijsbeekstraat – Expoelstraat - Kapellebaan
- Zemstsesteenweg en Boterstraat
- Hombekerkouter
- Molenbeekstraat – Dorpstraat - Juniorslaan - Leestsesteenweg

Lokale wegen type II:

- R12 Zuidelijke Vesten rond Mechelen (Zandpoortvest – Speecqvest – Schuttersvest – Kon.Astridlaan – Olivetenvest – G.Gezelelaan)
- Sint-Katelijnestraat – G. de Stassartstraat
- Keizerstraat - Biest – F. de Merodestraat
- G. van Egmont – Hanswijkstraat
- Hoogstraat – Adegemstraat
- Postzegellaan - Leopoldstraat
- Nekkerspoelstraat
- Grote Nieuwedijkstraat – Mechelsesteenweg
- Putsesteenweg - IJzerenveld - Borgersteinlei
- Leuvensesteenweg (tussen Motstraat en R12)
- Stationsberg – Brugstraat – Bonheidensteenweg
- Oude Brusselsesteenweg
- Battelsesteenweg

- Liersesteenweg (N14) van Vesten tot R6
- Oude Antwerpsebaan
- Eikestraat
- Maurits Sabbestraat
- Brouwerijstraat – Steenweg op Heindonk
- Lange dreef – Heidestraat – Blaasveldstraat
- Kleine Heide

Lokale wegen type II (industriële ontsluitingswegen):

- Blarenberglaan-Schaliënhoevedreef
- Egide Walschaertsstraat en A.Spinoystraat

Lokale wegen type III:

Alle overige wegen zijn geselecteerd als lokale wegen type III.

7.1.3.3 Visie categorisering van de wegen op lange termijn

Zie Figuur B 5 in bijlage.

Als doorkijk naar de lange termijn wordt er ook een lange termijnvisie op de wegencategorisering opgenomen in dit mobiliteitsplan. De wegencategorisering is sterk gelijkaardig aan de korte termijnvisie. Het voornaamste verschil is dat de lange termijn visie rekening houdt met de uitbouw van een parallelstructuur langsheen de E19. Deze parallelstructuur krijgt een categorisering als primaire weg type II toebedeeld.

Met een goed functionerende parallelstructuur kan de verbindende functie van de Hombeeksesteenweg afgebouwd worden waardoor deze categorisering verlaagt naar een lokale weg type II.

Opmerking

De Gecoro maakte de suggestie om de N16 tussen de aansluiting E19 en de Vesten (R12) lager te categoriseren. Dit werd evenwel niet weerhouden in de GBC. Het betreffende segment van de N16 heeft nog steeds een belangrijke verzamelende functie van al het stadsgelateerd verkeer naar het hoofdwegennet. De GBC treedt wel de opmerking bij betreffende de inrichting van de "superknoop". De toekomstige inrichting van de "superknoop" moet de doorgaande beweging R6 – N16-west accentueren en de aansluiting N16-oost enigszins ondergeschikt maken teneinde doorgaande bewegingen langsheen de Vesten (R12) te ontmoedigen.

7.2 Werkdomein B: Verkeersnetwerken

7.2.1 Werkdomein B1: Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken

De belangrijkste maatregel om de kwaliteit en veiligheid voor voetgangers te verbeteren is de uitbreiding van de zone 30-gebieden. Naast de binnenstad worden de woonlobben afgebakend als zone 30. Dit verbetert de interne relaties binnen de woonlobben voor voetgangers. De

relatie binnenstad – woonlobben kan worden verbeterd door op een aantal strategische punten de verkeerscirculatie te wijzigen. Zo ontstaan autoluwe gebieden met een verbeterd verblijfsklimaat.

De voorgestelde maatregelen in het actieplan zijn grootschalig (bijvoorbeeld herinrichting van straten), maar ook kleinschalig (bijvoorbeeld weren sluijverkeer, verbeteren oversteekbaarheid). In de uitwerkingsnota werd in een thema “Mobiliteitsvisie wijken en dorpen” voor de verschillende woonlobben een mogelijk mobiliteitsconcept uitgewerkt opgemaakt met bijvoorbeeld maatregelen rond snelheidsregimes en tonnagebeperingen, verkeerscirculatie, weginrichting, zachte doorsteken,

In de binnenstad wordt verder ingezet op de herwaardering van het publiek domein door herinrichting van straten en pleinen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van vlakke materialen om de toegankelijkheid en het loopcomfort te verbeteren. Het gaat hierbij om de Stassartstraat en de Sint –Jansstraat. Ook de winkelstraatjes tussen IJzerenleen en Bruul worden heringericht.

We breiden het autoluwe gebied in het stadscentrum uit, op basis van een brede bevraging en evaluatie van de huidige situatie. Na intens overleg met de handelaars en de bewoners worden onder meer de IJzerenleen en een deel van de Onze-Lieve-Vrouwestraat autoluw. De leesbaarheid van het autoluwe gebied wordt versterkt, onder meer met infrastructurele ingrepen.

Ook in de buitenwijken wordt er werk gemaakt van meer autoluwe straten. Onder meer in de wijk Nekkerspoel, de wijk tussen Liersesteenweg en Schijfstraat, de wijk Tervuursesteenweg wordt onderzocht hoe we met meer eenrichtingstraten en doodlopende straten het doorgaand verkeer kunnen weren, meer ruimte kunnen creëren voor de zwakke weggebruiker, voor groen en veilige fiets- en voetpaden.

De Vesten worden heringericht als parkboulevard met aandacht voor brede voetpaden en een goede oversteekbaarheid van de Vesten. Bijzondere aandacht gaat naar de stedelijke pleinen op de Vesten die ook als OV-haltes worden opgewaardeerd.

De stationswijk zal de komende jaren evolueren naar een autoluwe stationsomgeving. De straten en pleinen worden heraanlegd op voetgangersmaat. De as Consciencestraat-Graaf Van Egmontstraat en Bruul worden heringericht als langzaamverkeersas tussen het centrum en het station.

Voor wat betreft de nieuwe woonontwikkelingen wordt steeds vanuit het STOP-principe vertrokken. Bij de ontsluiting van de wijken wordt eerst gekeken op welke wijze de wijk duurzaam ontsloten kan worden met bijzondere aandacht voor integrale looplijnen en fijnmazig fietsnetwerk.

Een belangrijk aandachtspunt blijven de schoolomgevingen. Er wordt onderzocht op welke manier deze beter kunnen functioneren. In samenspraak met het onderwijsveld wil de stad werk maken van het beveiligen van de schoolroutes. Naast het herinrichten van de schoolomgevingen met meer ruimte voor fietsers en voetgangers wordt er ook overwogen om de schoolomgevingen autovrij te maken.

Bij de heraanleg van het openbaar domein wordt steeds rekening gehouden met de eisen omtrent toegankelijkheid.

7.2.2 Werkdomein B2: Fietsnetwerk

7.2.2.1 Overzicht fietsknooppunten

De stad heeft de laatste jaren heel wat inspanningen geleverd om de fietsinfrastructuur veiliger te maken (herinrichting Bankstraat, Battelsesteenweg, Tervuursesteenweg, Hoogstraat,...). Toch zijn niet alle knooppunten weggewerkt.

Op een aantal invalswegen in de nabijheid van Mechelen centrum is er een grotere dichtheid aan ongevallen. Het gaat om de Gentsesesteenweg (N16), Antwerpsesteenweg (N1), Liersesteenweg (N14), Leuvensesteenweg (N26), Putsesteenweg (N15) en de Mechelsesteenweg richting Bonheiden. Ook de Vesten (R12) kennen een concentratie aan ongevallen. Langs het kanaal vonden een aantal ongevallen plaats ter hoogte van de Vaartdijk. Deze weg wordt gebruikt als sluiproute voor verkeer dat de Leuvensesteenweg ontwijkt en in plaats daarvan langs de Vaart rijdt.

De belangrijkste knooppunten of aandachtspunten zijn:

- De as N1 Antwerpsesteenweg tussen Walem en de binnenstad. Hier zorgt de combinatie van het ontbreken van goede fietspaden langs de N1 en de barrièrewerking van de R6 voor heel wat problemen. Dit wordt ook bevestigd door de ongevallenanalyse.
- Ook langs de N14 Liersesteenweg ontbreken veilige fietspaden. Kruispunt Liersesteenweg-R6: Hier wordt de oversteekbaarheid van de R6 als een belangrijk knooppunt ervaren.
- Kruising fietspad Vrouwvliet N1 Antwerpsesteenweg en N14 Liersesteenweg beveiligen.
- Ontbreken van fietsvoorzieningen in Grote Nieuwendijkstraat conflicteert met de verkeersdrukte en het smalle wegprofiel.
- Nekkerspoelstraat: het ontbreken van goede fietsvoorzieningen langs de Nekkerspoelstraat, in het bijzonder tussen het station en kruispunt Nekkerspoelstraat-Grote Nieuwendijkstraat.
- As H. Consciencestraat-Graaf Van Egmontstraat: Moeilijke oversteekbaarheid van de vesten.
- Schuttersvest inclusief de kruispunten Brusselsepoort, Mercierplein, Raghenooplein. Langsheen de Schuttersvest ontbreken veilige fietspaden, bovendien zijn de kruispunten vrij verkeerstechnisch wat voor problemen zorgt met de oversteekbaarheid.
- Goede fietsvoorzieningen op de Vesten ontbreken. Ook de oversteekbaarheid is niet ideaal.
- Ten zuiden van de wijk Coloma zorgt de Jubellaan voor een sterke barrièrewerking. De fietsoverstekingen zijn nog onvoldoende beveiligd.

7.2.2.2 Visie

Doelstellingen

Het uitwerken van een fietsroutenetwerk beoogt de volgende doelstellingen:

- Betere ontsluiting van het stadscentrum en de verschillende kerngebieden per fiets;
- Beïnvloeding van het verplaatsingsgedrag ten voordele van de fiets;

- Vermindering van het aantal woon-schoolverplaatsingen per auto om zo de schoolomgevingen te beveiligen;
- Toename van het aantal woon-werkverplaatsingen per fiets;
- Een bijdrage leveren tot een afname van de gemotoriseerde verkeers- en parkeerdruk in de stad;
- Verhoging van de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid voor de fietsers.

Kwaliteitscriteria

Als algemene eisen aan een fietsroutenetwerk kunnen worden gesteld:

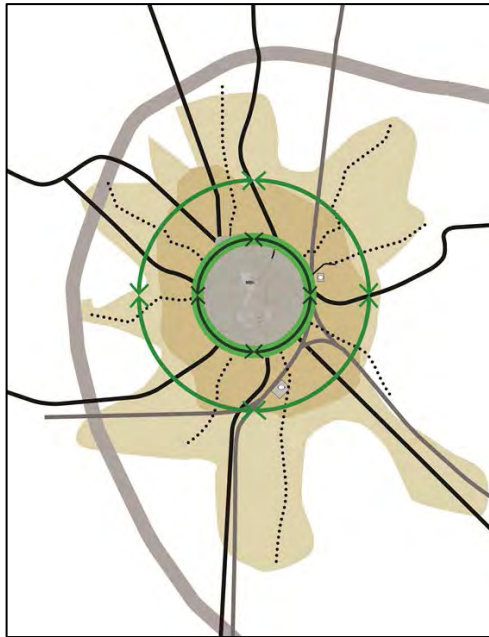
- leesbaarheid;
- samenhang;
- directheid;
- aantrekkelijkheid;
- veiligheid.

7.2.2.3 Strategie

De Stad wenst de zachte vervoerswijzen te stimuleren door de uitbreiding en verbetering van het fietsroutenetwerk en het fietsenstallingsaanbod.

Het netwerk is erg gericht op de radiale ontsluitingsstructuur van de stad. Nochtans zijn heel wat geplande ruimtelijke ontwikkelingen gesitueerd in de rand rond de binnenstad. Tangentiële fietsverbindingen in de rand ontbreken om deze bestemmingen te bereiken (bijvoorbeeld regionaal ziekenhuis langs R6). Het fietsroutenetwerk is ook niet fijnmazig genoeg en vraagt een verdere verfijning op lokaal niveau. Om fietsers van buiten de stad aan te trekken is er nood aan meer snelle fietsroutes.

Het fietsnetwerk is opgenomen in Figuur B 7 in bijlage.



Figuur 11 Concept fietsnetwerk: Netwerk van radiale-, tangentiële en lokale assen

Duidelijke bewegwijzering van de fietsroutes

Het fietsnetwerk dient te worden bewegwijzerd via een uniforme bewegwijzering.

Verhogen van de veiligheid van de fietser

- De herinrichting van de in- en uitvalswegen van en naar de stad moet in de eerste plaats kaderen in functie van de verkeersleefbaarheid.
- De schoolomgevingen dienen beveiligd te worden in samenspraak met het uittekenen van veilige schoolroutes.
- De oversteekbaarheid voor fietsers verbeteren door het vermijden van conflicten en/of de fietser beter zichtbaar te maken op oversteekplaatsen.

Een aantal recreatieve fietsroutes vullen het functioneel net aan. Deze zijn bij voorkeur gekoppeld aan de groen-, water en/of spoorstructuur.

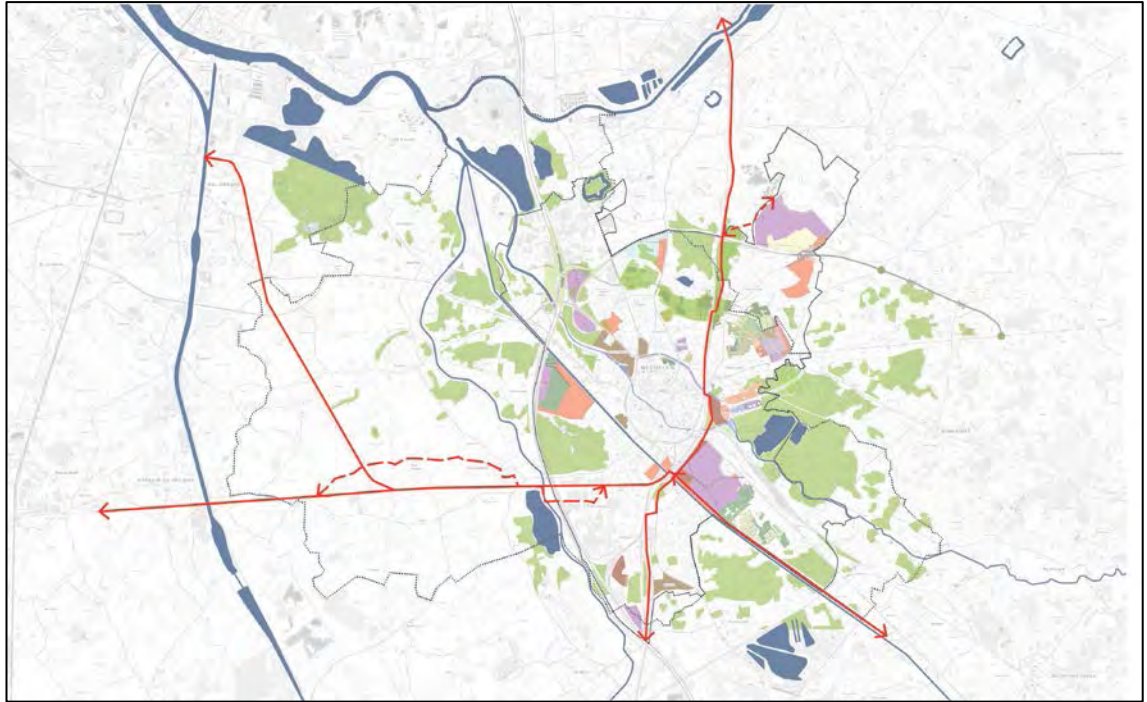
Uitbreiden van het fietsenstallingsaanbod

De stad streeft naar een verdere uitbreiding van het fietsenstallingsaanbod. Extra stallingsplaatsen zijn onder meer gewenst op locaties met een hoge attractiviteit of behoefte, in of aan de randen van het voetgangersgebied en aansluitend op fietsroutes. Het uitbreiden van het openbaar stallingsaanbod zal zowel vraagvolgend als pro-actief gebeuren.

7.2.2.4 Hoofdfietsroutes

De fietsostrade langs de spoorlijn Antwerpen–Mechelen met verknoping in station Nekkerspoel en het hoofdstation van Mechelen is momenteel in uitvoering. De fiets-o-strade wordt parallel met de spoorbypass doorgetrokken tot aan het station van Mechelen en sluit daar aan op de bestaande hoofdroute naar Leuven.

Het station wordt een knooppunt van verschillende hoofdroutes op regionaal niveau. Naast de twee bestaande routes naar Antwerpen en Leuven wordt voorgesteld ook een hoofdroute te realiseren richting oosten en zuiden.



Figuur 12 Visie hoofdfietsroutes

Hoofdroute naar Kapelle o/d bos - Londerzeel

Het mobiliteitsplan stelt voor deze fiets-snelweg door te trekken richting Kapelle-Op-Den-Bos (fietsroute langs de spoorlijn Mechelen–Dendermonde). Op die manier worden de woonwijken ten noorden en ten zuiden van deze spoorlijn beter ontsloten voor de fiets alsook de kern van Hombeek.

Vanaf de Postzegellaan volgt de fiets-o-strade de spoorwegberm aan de noordelijke zijde van de spoorlijn naar Dendermonde. Dit fietspad kruist de Brusselsesteenweg, waar de oversteek beveiligd wordt. Vervolgens volgt de fiets-o-strade de spoorweg aan de zuidzijde. Het fietspad loopt door tot aan de E19 en ontsluit de langsliggende woonwijken. Het fietspad sluit aan op het nieuw aangelegde fietspad tussen de P. de Montestraat en Geerdegem-Schonenberg (aan de zuidzijde van de spoorweg). Aan Geerdegem-Schonenberg wordt een veilige oversteek aangebracht. Om de fietsveiligheid te verhogen zou het zinvol kunnen zijn om het autoverkeer in te perken door ter hoogte van de spoorwegerdoorgang Geerdegem-Schonenberg een 'knip' te voorzien voor het autoverkeer. Er wordt een aftakking voorzien naar de Antoon Spinostraat om de bedrijvenzone te ontsluiten.

In de Antoon Spinostraat wordt aan beide wegzijden een fietspad aangelegd zodat een veilige fietsverbinding naar de verschillende bedrijven mogelijk wordt. Het kruispunt met de Egide Walschaertsstraat wordt beveiligd met een middenberm zodat de weg in twee keer kan worden overgestoken door de fietsers. Onder de E19 wordt gebruik gemaakt van de bestaande doorsteek onder de snelweg. De fietsroute sluit vervolgens aan op het jaagpad langs de Zenne. Via een nieuwe fietsbrug over de Zenne wordt aangesloten op de Eglegemweg.

Vanaf Hombeek wordt de fiets-o-strade doorgetrokken richting Kapelle–Op-den-Bos. De volgende missing links dienen te worden ingevuld:

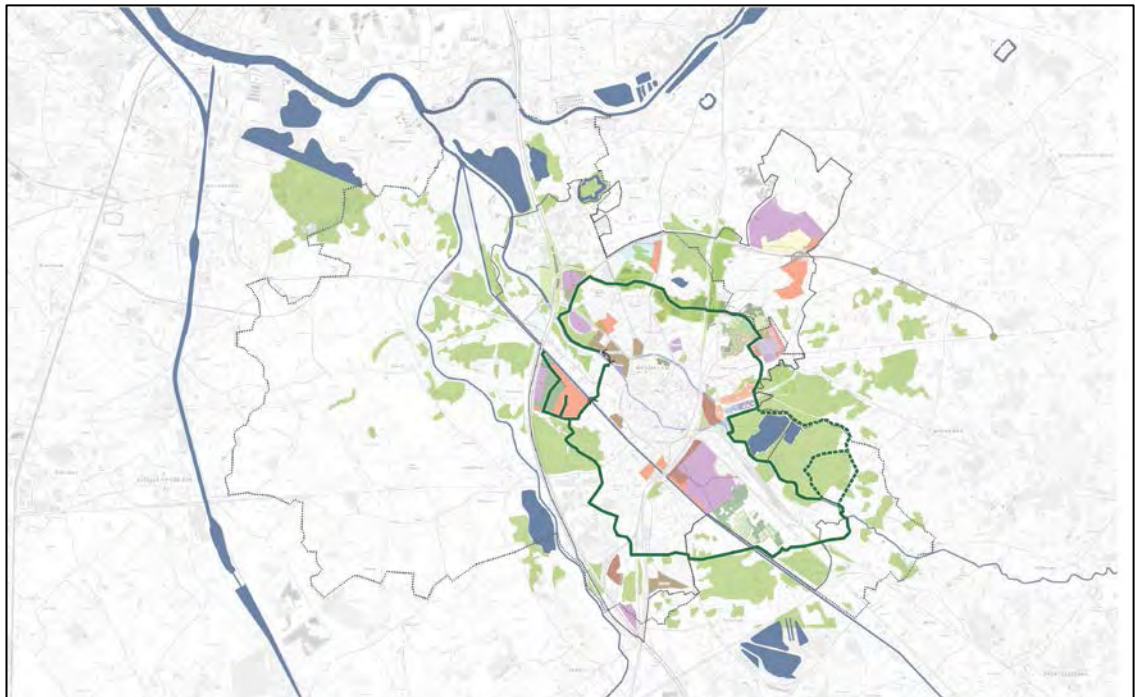
- Fietspad Kriekerijveld-Heike
- Fietspad Heike –Moststraat
- Fietspad Brede Driesstraat- Kleinestraat

Hoofdroute naar Zemst – Vilvoorde – Brussel

De Provincie Vlaams Brabant plant een hoofdfietsroute vanuit Brussel via Vilvoorde en Zemst. Een logisch vervolg is een doorkoppeling van die route tot aan het station van Mechelen. De geplande fietsinfrastructuur langs de Arsenaaltangent sluit aan op de N1 Brusselsesteenweg ter hoogte van de Stenenmolenstraat. Van daaruit moet een vlotte en veilige fietsverbinding voorzien worden die aansluit op de hoofdroute langs de Zenne in Zemst. Een tracé langs de spoorlijn moet nader onderzocht worden, een vlotte en veilige fietsverbinding langs de N1 Brusselsesteenweg is sowieso gewenst.

7.2.2.5 Groene fietsring

De Groene fietsring vormt de tangentiële verbinding rond de stad tussen parkgebieden, woonwijken en tewerkstellingspolen. De groene fietsring verbindt de grote groene gebieden rond de bebouwde kern van Mechelen. In wijzerzin worden onder meer het Tivolipark, Mechels Stadsbos, Mechels Broek, dierenpark Planckendael en Vrijbroekpark verbonden. Tevens zorgt de fietsring voor een ontsluiting van de bestaande en geplande tewerkstellingspolen en woonwijken in Mechelen.



Figuur 13 Visie groene fietsring

Bespreking fietsroute in detail:

Vrouwvlietroute Van Dijle noord tot Nekker

Langs de noordrand van de stad is de Vrouwvlietroute is reeds behoorlijk goed uitgebouwd. Recent werd de aansluiting tussen oude Antwerpsebaan en Dijle gerealiseerd. De kruisingen met de Antwerpsesteenweg, Liersesteenweg en Grote Nieuwedijkstraat moeten worden beveiligd met een middeneiland. Aan de Ziekebeemdenstraat kan het knippen van de straat overwogen worden om de oversteekplaats helemaal weg te werken.

Momenteel sluit de route aan op de Maanstraat. Hier zal een alternatief traject worden voorzien dat via de Zonnestraat aansluit op de Nekkerspoelstraat. Met de herinrichting van het Kerkplein wordt de oversteekbaarheid verbeterd en wordt aangesloten op de bestaande fietsroute naar de Nekker. Waar aangesloten wordt op de jaagpaden langs de Dijle richting Muizen.

De route wordt rechtstreeks verbonden met de fiets-o-strade en de lokale fietsroutes Tivolipad Papenhof en Ziekebeemdenstraat (zie verder). Vanaf de Nekker wordt via het jaagpad langs de Dijle de verbinding gemaakt naar het tangentfietspad en de binnenstad.

Fietstraject Nekker en Leuvense Vaart

Vanaf de Nekker loopt de route langs de Dijleoever tot in Muizen. Op de plaats waar de Baarbeek uitmondt in de Dijle voorzien we een aftakking voor fietsers en wandelaars met het jaagpad langs de Dijle. De 'knip' aan het kruispunt Baarbeekstraat - Kerkenbos blijft behouden. Via de bestaande fietsonderdoorgangen met de spoorweg, parallel met de Baarbeek, sluit de Baarbeekstraat aan op de Leuvensesteenweg waar kan overgestoken worden via de bestaande middenberm. Via de fietspaden langs de Leuvensesteenweg kan men het domein Planckendael bereiken. Langs de Wupstraat en de Plankendaalstraat wordt aangesloten op het jaagpad langs de Leuvensevaart. Ter hoogte van de Leemputstraat wordt een nieuwe fietsbrug voorzien.

Fietstraject Leuvense Vaart - Brusselsesteenweg

De nieuwe fietsbrug geeft aansluiting op de Klaproosstraat, Werfheide en Muizenstraat. Via het bestaand dubbelrichtingsfietspad in Muizenstraat wordt aangesloten op een nieuwe fietsas doorheen de nieuwe woonwijk M. Gandhiwijk.

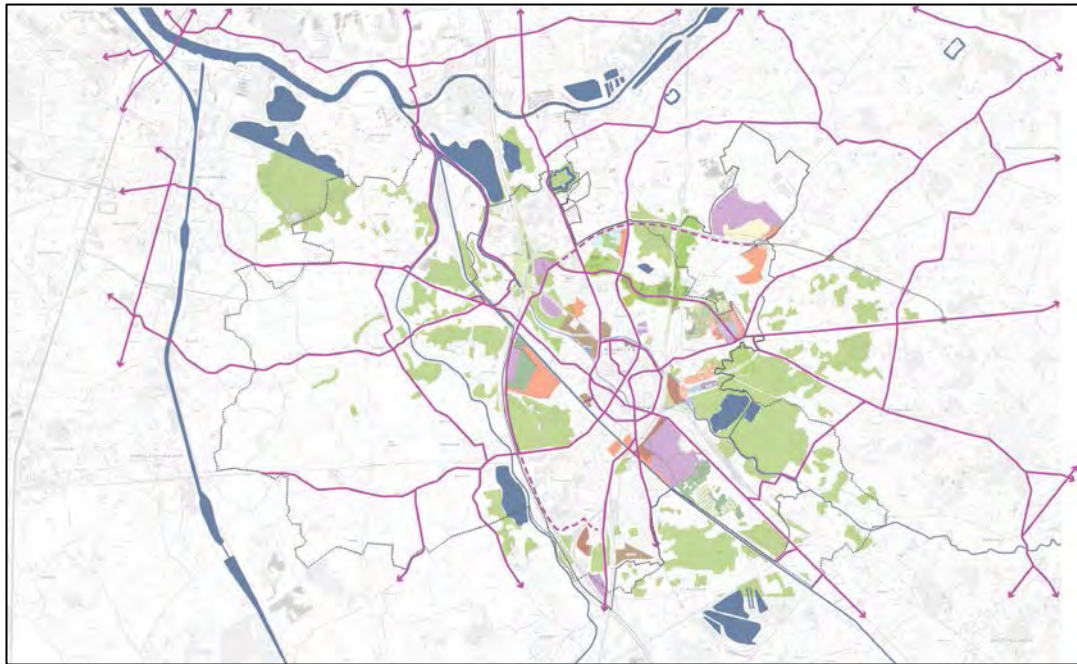
De fietsroute zal via de Abeelstraat de Jubellaan oversteken. Dit kruispunt wordt voorzien van een doorlopende middenberm die fungeert als veilige stapsteen. Vervolgens bereikt men via de bestaande spoorwegerdoorgangen de Brusselsesteenweg. Ook hier dient de oversteekbaarheid worden verbeterd, mogelijk zijn verkeerslichten met drukknop noodzakelijk.

Fietstraject Brusselsesteenweg – Dijle

Via de bestaande onderdoorgang met de B101, de Geerdemdries - Kruisbaan sluit men aan op Geerdegem - Schonenberg. Hier wordt ook de verbinding gemaakt met de geplande hoofdroute Mechelen – Hombeek. De smalle spoorwegerdoorgang aan Geerdegem - Schonenberg wordt eventueel enkel toegankelijk gemaakt voor fietsers. Vervolgens bereikt men via de woonstraat Eggestraat het Vrijbroekpark. Vanuit het Vrijbroekpark loopt de route richting de Leuvense vaart waar ter hoogte van de Koolstraat een nieuwe fietsbrug wordt voorzien.

De route kan hier op twee manieren worden vervolledigd: verder door de Koolstraat – Polderstraat naar Winketkaai. Daar dient dan een nieuwe oversteek over de Dijle te worden voorzien. Een langere route kan langs de Leuvense Vaart naar Battel lopen. Door de Wolverbosstraat kan men de verbinding met de Dijle en de bestaande fietsbrug maken. Zo sluit men opnieuw aan op de Vrouwvlietroute.

7.2.2.6 Bovenlokale functionele fietsroutes



Figuur 14 Visie functionele fietsroutes

Antwerpsesteenweg (N1)

Het betreft een radiale functionele route vanuit de binnenstad aan het kruispunt van de R12 met de N1 richting Mechelen Noord, Walem, Waarloos en Kontich. Tot net voorbij Mechelen Noord, om precies te zijn tot aan de Emmaüsdreef tegenover het Fort van Walem, is er een startnota opgesteld (startnota 25 juni 2008). Het plan voorziet in de aanleg van tweezijdige fietspaden langs de N1.

Liersesteenweg

Voor de Liersesteenweg bestaat nog geen streefbeeld. Het uitgangspunt bestaat erin om langs de Liersesteenweg te werken met tweezijdige fietspaden.

Nekkerspoelstraat

In de Nekkerspoelstraat wordt het huidige dubbelrichtingsfietspad ontdubbeld naar tweezijdige aanliggende verhoogde fietspaden. De verschillende zijstraten worden voorzien van een inritconstructie zodat het fietspad-voetpad verhoogd kan blijven doorlopen.

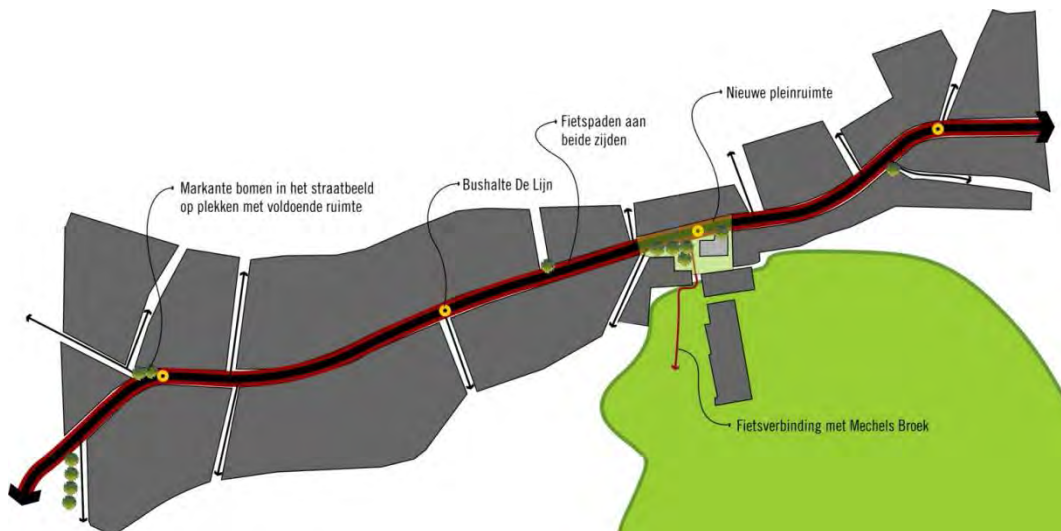
De herinrichting van het kruispunt (momenteel rotonde) met de N15 is essentieel om het doorgaande verkeer in Nekkerspoelstraat te ontraden. Een kruispuntoplossing waarbij de Nekkerspoelstraat ondergeschikt wordt aan de N15 is aangewezen.

Langs de Nekkerspoelstraat worden vier pleinen aangelegd die de identiteit van de wijk moeten verbeteren en tevens het verblijfskarakter van de weg verbeteren:

- **Ontvoeringsplein:** in de studie over de stationsomgeving van Nekkerspoel wordt voorgesteld om de Nekkerspoelstraat deel te laten uitmaken van een stationsplein voor Nekkerspoel dat doorloopt tot aan de huidige toegang tot de perrons. De bedoeling is

om het Ontvoeringsplein autovrij te maken zodat een aantrekkelijke voetgangersruimte ontstaat.

- De huidige aansluiting Nekkerspoelstraat - Grote Nieuwendijkstraat wordt ingericht als een plein waarbij meer ruimte wordt voorzien aan de randen door de huidige middenberm te vervangen.
- Het kerkplein Sint-Libertus wordt eveneens heraangelegd waarbij het plein kan worden doorgetrokken tot in de Nekkerspoelstraat. Op die manier wordt ook de snelheid in de Nekkerspoelstraat afgebouwd.
- Een vierde plein is het Pasbrugplein dat recent werd heraangelegd.



Figuur 15 Principeschets Nekkerspoelstraat

Nieuwstraat

De Nieuwstraat vormt een belangrijke schakel tussen de Mechelsesteenweg (Bonheiden) en de N15-Putsesteenweg. De huidige fietspaden zijn te smal. De aanleg van een gemengd fiets- en voetpad lijkt de enige haalbare oplossing gezien het smalle gabariet.

Lange Zandstraat

De Lange Zandstraat vormt onderdeel van het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk. De weg wordt gekenmerkt door een smal wegprofiel waardoor fietspaden niet meteen haalbaar zijn. Er zal worden onderzocht op welke wijze de fietsveiligheid kan worden verbeterd.

Jubellaan

Nu de Jubellaan haar rol als lokale verbindingsweg nog meer zal opnemen, omdat de Tervuursesteenweg niet meer aansluit op het station, dienen de fietspaden te worden verbeterd. Het huidige comfort van de fietspaden is ondermaats. Bovendien zal er ook meer verkeer de zijstraten naar de Colomawijk in- en uitrijden waardoor zich maatregelen opdringen om het kruisen van het fietspad veiliger te laten verlopen. Het profiel van 2x1 met middenberm, waar ook de linksafslagstroken in voorzien zijn, vormt de basis. Daarnaast wordt gewerkt met tweezijdige vrijliggende fietspaden. De middenbermen zijn ook een manier om de oversteekbaarheid van de Jubellaan voor fietsers te verbeteren.

Tervuursesteenweg

De Tervuursesteenweg is vanaf de Leliestraat tot de Colomalaan recent heringericht met aanleg van fietspaden die overgaan in fietssuggestiestroken. De inrichting met verhoogde fietspaden wordt verdergezet tot de aansluiting op de Jubellaan.

Brusselsesteenweg (van kpt. met Kruisbaan tot kpt. B101 en Abeelstraat)

Verkeersleefbaarheid en veiligheid voor de fietsers zijn hier ondermaats. In functie van de hoofdfietsroute Mechelen – Zemst – Brussel wordt hier naar een alternatief fietstraject gezocht langs de spoorlijn. Toch blijft het noodzakelijk om ook de bestaande weginfrastructuur te verbeteren. Het behouden van 2x2 rijstroken lijkt aangewezen. Diverse oplossingsmogelijkheden moeten verder worden onderzocht:

- Scheiden van doorgaand en lokaal verkeer door het herschikken van de rijstroken en aanleggen van een ventweg
- Het viaduct gebruiken voor verkeer in beide richtingen
- Herinrichting met een (turbo-)rotonde

Vrouwvlietroute

De Vrouwvliet vormt een belangrijke bovenlokale oost-west georiënteerde fietsroute. Om de Continuïteit van de fietsroute te verbeteren worden volgende maatregelen voorzien:

- Doorkoppeling naar de Blokhuisstraat in functie van een verbeterde ontsluiting van Mechelen Noord.
- Realiseren fietspad tussen Vrouwvliet en Zonnestraat (onderdeel van groene fietsring)

Om de oversteekbaarheid van de dwarsende straten te beveiligen zijn volgende maatregelen te onderzoeken:

- Beveiligen fietsoversteek Grote Nieuwedijkstraat , verbeteren fietspaden op de brug.
- Herprofilen Ziekebeemdenstraat als ontsnipperingsmaatregel Vrouwvlietvallei. Ziekebeemdenstraat wordt als exclusieve fietsas weerhouden.
- Beveiligen fietsoversteek Antwerpsesteenweg-Liersesteenweg met middenberm als veilige stapsteen.

Juniorslaan –Leestsesteenweg

De laatste fase van de realisatie van het dubbelrichtingsfietspad langsheen deze bovenlokale functionele fietsroute wordt aangevat.

Bonheidensteenweg

Een deel van de Bonheidensteenweg werd reeds heraangelegd. Er wordt verder werk gemaakt van het verbeteren van het fietscomfort en de veiligheid langs dit fietstraject.

Tangentiële fietsroute

In dit mobiliteitsplan wordt eveneens door de Stad de suggestie gemaakt van een tangentiële fietsroute op enige afstand van de binnenstad (omgeving Uilmolenweg – R6) die zorgt voor een meer directe fietsverbinding tussen de meer perifere attractiepolen. Deze tangentiële functionele fietsroute zou er uitkunnen zien als volgt:

- Het tangentiële fietspad langs de Uilmolenweg-R6 volgt ten westen van de stad de Uilmolenweg. Het huidige dubbelrichtingsfietspad langs de Uilmolenweg dient hiervoor te worden verbreed tot een volwaardig dubbelrichtingsfietspad van 2.50m breed.
- Over het kanaal Leuven naar de Dijle wordt een fietsbrug voorzien. De Battelsesteenweg en de Neerweg worden gelijkgronds gekruist. Via een nieuwe fietsbrug over de Dijle wordt aangesloten op het bestaande fietspad langs de R6 tot aan de Oude Antwerpsebaan. De Oude Antwerpsebaan wordt als fietsroute doorgetrokken naar het bedrijventerrein Mechelen Noord. Verder wordt aangesloten op de Vrouwvliet en kan men via het Tivolipad de ziekenhuis site bereiken. De betrachting is wel om het fietspad langs de R6 tussen de Oude Antwerpsesteenweg en het ziekenhuis in een rechte lijn parallel met de R6 te laten lopen. Een afstemming met de plannen voor de fly over van de R6 met de Antwerpsesteenweg is nodig.
- Vanaf het ziekenhuis-Liersesteenweg wordt ten zuiden van de R6 een fietspad voorzien aansluitend op de oude spoorwegbedding en de fiets-o-strade Mechelen-Antwerpen. Via deze route kan een snelle fietsverbinding worden gerealiseerd vanuit het station Nekkerspoel naar het ziekenhuis. Eveneens wordt aangesloten op de bestaande onderdoorgang met de R6 in de Zorgvliet, zodat fietsers vanuit Sint-Katelijne-Waver het ziekenhuis kunnen bereiken. Tussen Zorgvliet en de Kasteellaan in Sint-Katelijne-Waver wordt ten zuiden van de R6 een fietspad voorzien. Via een nieuwe fietsbrug over de spoorweg parallel met de R6 wordt de barrière van de spoorweg weggewerkt. Dit past ook in het voorstel om het toekomstige stadsbos toegankelijker te maken.
- Via de Kasteellaan, Donk en een aan te leggen fietspad ergens ten zuiden van de R6 wordt een verbinding gerealiseerd naar de Mechelsesteenweg en de Akelei. Hier sluit het fietsringpad aan op de geplande woonwijk Maanhoevevelden. De fietsroute loopt verder via Lozenhoek waarna een fietsverbinding wordt gerealiseerd met de Berlaarbaan en het Heiken.

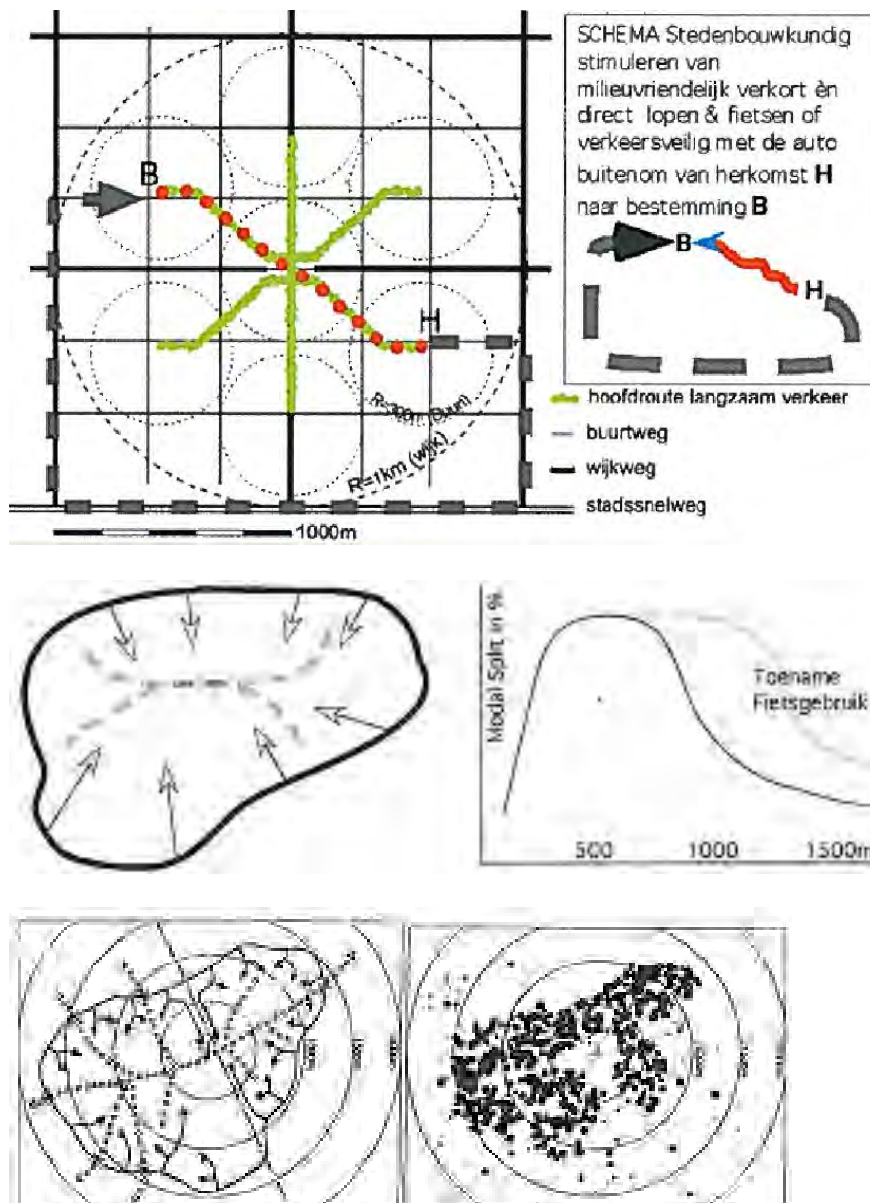


Figuur 16 Concept functionele tangentiële fietsroute (fietsring)

7.2.2.7 Lokaal fietsroutenetwerk

Visie - Naar autoluwere wijken met fijnmazig fietsnetwerk

Om het fietsgebruik te stimuleren wordt vertrokken van het principe van een grofmazig autonetwerk en een fijnmazig fietsnetwerk. Doorgaand autoverkeer doorheen woonwijken wordt zoveel mogelijk geweerd. De verschillende wijken staan onderling in verbinding met autoluwe fietsdoorsteken. Onderstaand schema geeft aan dat voor de verbinding tussen herkomst en bestemming voor de auto er een zeker omwegeffect mag zijn, maar dat voor fietsers voor de meest directe route wordt gekozen. Dit principe werd toegepast in de Nederlandse stad Houten en had als effect dat het fietsgebruik toenam. Ook voor Mechelen zijn hier kansen om het gebruik van de fiets te stimuleren door dit beleid. Een afstemming met de wijkcirculatieplannen is hierbij van belang.



Figuur 17 Concept fijnmazig fietsroutenetwerk te Houten (NL)

Gebied tussen Dijle en Antwerpsesteenweg

De Oude Antwerpsebaan fungeert niet alleen als wijkontsluitingsweg, hij vormt ook de interne ontsluitingsas voor de fiets. De Oude Antwerpsebaan werd reeds voorzien van de nodige snelheidsremmende maatregelen. Om de aansluiting van de Oude Antwerpsebaan met de Antwerpsesteenweg voor de fiets te beveiligen is het wenselijk om de huidige geschilderde

middenberm een vaste inrichting te geven, zodat een veilige fietsoversteekplaats ontstaat. Via de M. Sabbestraat wordt de binnenstad bereikt.

Met de verbinding van Oude Antwerpsebaan met de Dijle werd reeds een belangrijke stap gezet om deze buurt beter te ontsluiten per fiets. Toch blijven de aanwezige autowegen een belangrijke barrière voor fietsers. Het herstructureren van het knooppunt van E19, R6 en N16 biedt de mogelijkheid om nieuwe fietsverbindingen te realiseren. Daarbij wordt onder meer gedacht aan een verbinding van Oude Antwerpsebaan naar de Blokhuisstraat en van de Luchtvaartstraat/Holmlei naar de Dijle.

Binnen het bedrijventerrein van Mechelen Noord vormt de Schaliënhoevedreef-Blarenberglaan een belangrijke interne fietsas. Langsheen deze as worden de fietsvoorzieningen verbeterd.

Gebied tussen Antwerpsesteenweg en Liersesteenweg

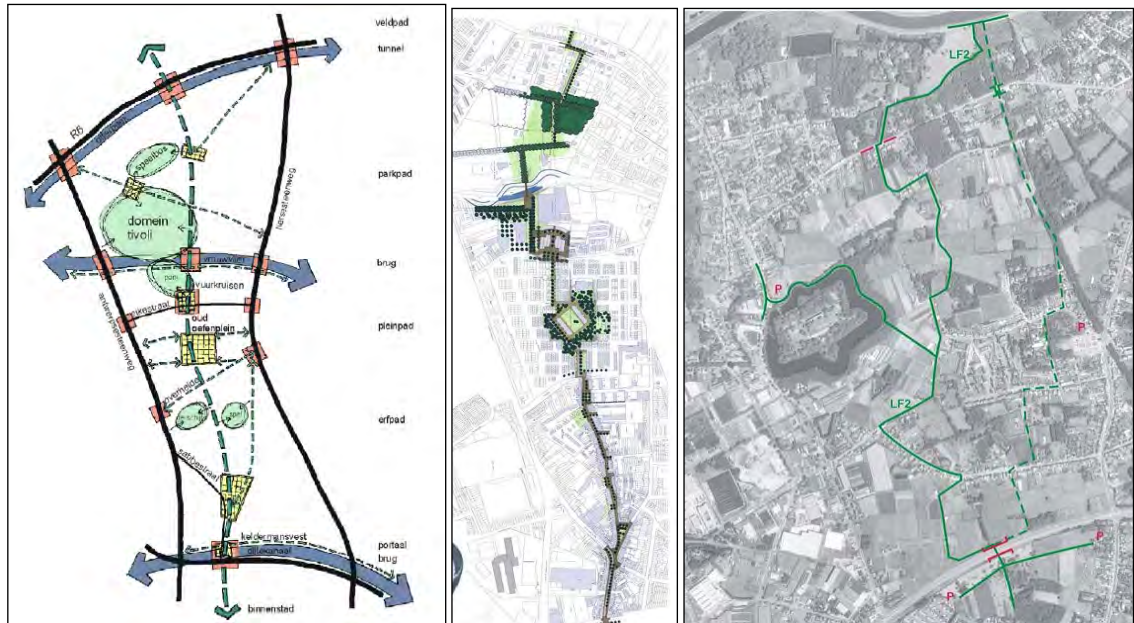
Het gebied tussen de Antwerpsesteenweg en de Liersesteenweg zal worden ontsloten via het Tivolipad. Vanaf de binnenstad (R12) volgt deze route het eerste deel van de M. Sabbestraat en vervolgens de Oude Liersebaan om links af te slaan in de Schijfstraat, centraal in het bouwblok tussen de Antwerpsesteenweg en de Liersesteenweg. Schijfstraat en Oude Liersebaan kennen momenteel nog een aandeel doorgaand verkeer. Maatregelen om dit verkeer te doen afnemen hebben een positief effect op het fietscomfort. Hierbij kan zelfs overwogen worden om de Sabbestraat uitsluitend voor fietsers aan te sluiten op de vesten. In de Sabbestraat wordt tussen de Schijfstraat en de N1 tweezijdige fietspaden aangelegd.

Binnen de herinrichting van de wijk Oud oefenplein is de fietsroute opgenomen. De oversteek met de Eikestraat moet beveiligd worden. Vervolgens is er een nieuw tracé westwaarts van het Vuurkruisenplein recht naar het Kasteel Tivoli, hierbij is een nieuwe overbrugging van de Vrouwvliet nodig. Naast die brug is er een knooppunt met de route naast de Vrouwvliet. Vanuit het Park Tivoli gaat de route via de wijk Otterbeek naar het nieuwe ziekenhuis.

Het fietspad zal via een nieuwe fietstunnel onder de R6 uitbuigen richting Antwerpsesteenweg.

Ten noorden de R6 zijn nog verschillende tracévarianten mogelijk, zoals afgebeeld in onderstaande luchtfoto:

- via de Walemstraat en rondom het fort van Walem naar de N1 en het dorp van Walem;
- via de Walemstraat, vervolgens de Rozendaalweg, Kuikenstraat, het domein Rozendaal tot op de zuidelijke oever van de Nete (en verder naar Walem (links) of naar de spoorbruggen bij Duffel (rechts));
- Via de Walemstraat (rechts) zigzaggend langs Heistukken, Lindestraat, Kanadastraat, Hoogvelden en Zwaluwstraat om aan te sluiten op de spoorwegbedding – nog geheel als pad uit te rusten - naar Kontich-Dorp, deze volgend overheen de Lange Zandstraat en tot de Nete (zie hiervoor).



Figuur 18 V.l.n.r. structuurschets en tracé van binnenstad tot R6 en tracévarianten van R6 tot Nete bij Duffel

Om de Tivoliroute te realiseren zijn volgende maatregelen nodig:

- Beveiligen fietsoversteek Eikestraat
- Fietsbrug over Vrouwvliet
- Aanleg fietsroute door Tivolipark

Gebied tussen Liersesteenweg en spoorweg

De fiets-o-strade zal hier een veilige verbinding vormen vanaf het station Nekkerspoel. Aanvullend daarop kan ook vanuit de Liersesteenweg een fietsvriendelijk traject worden gerealiseerd.

Het fietstraject vertrekt vanaf de Zwartzustervest en volgt de Liersesteenweg tot aan de Caputsteenstraat. Onder beveiliging van de verkeerslichten kan men de Liersesteenweg oversteken en aansluiten op het bestaande fietspad langs de Caputsteenstraat. In de Kleine Nieuwendijkstraat geldt gemengd fietsverkeer. Dit is ook het geval voor de Ziekebeemdenstraat. Om het fietscomfort te verbeteren dient de verkeersdruk en snelheid te worden teruggebracht. Daarbij zijn circulatiemaatregelen die doorgaand verkeer onmogelijk maken de meest effectieve oplossing. De stad is reeds een proces gestart met een uitgebreid participatietraject in de wijk Nekkerspoel.

Aansluitend op de fietsroute via de Ziekebeemdenstraat voorzien we vanuit de Duivenstraat een doorsteek naar Kauwendaal. De onverharde oude spoorbedding kan ingericht worden als een fietsverbinding. Via de bestaande onderdoorgang met de R6 en de Ekelenhoek op grondgebied Sint-Katelijne-Waver wordt opnieuw aangesloten op de oude spoorwegbedding richting Netedijk en Rozendaal en verder naar Walem (links) of Duffel (rechts) op de zuidelijke dijk.

Gebied tussen spoorweg en N15

In functie van de geplande ontwikkeling van de woonwijk Papenhof worden verschillende fiets- en voetgangersdoorsteken voorzien. We stellen voor om vanuit de Papenhofstraat een fietsverbinding te realiseren die aansluit op de Vrouwvliet. Via een nieuwe fietsbrug over de

Vrouwvliet wordt een fietsverbinding gerealiseerd om aan te sluiten op de toekomstige woonwijk Maenhoeveveld in Sint-Katelijne-Waver.

Gebied tussen N15 en Leuvensesteenweg

Vanuit Muizen blijft de Dijle een aantrekkelijk alternatief om de binnenstad te bereiken. Via de sluis aan Nekkerspoel Borcht kan men ook langs de Dijle het station van Nekkerspoel bereiken. Wie ten zuiden van de Dijle blijft, rijdt via de Kruidtuin de stad in. De Dijle zal bovendien ter hoogte van de Zandpoortvest opnieuw worden opengelegd, mogelijk kan er in de toekomst een ongelijkvloerse kruising met de R12 worden gerealiseerd.

Langsheen de Rijmenamsesteenweg wordt het fietscomfort en veiligheid verbeterd. Als alternatief voor de Rijmenamsesteenweg wordt één zijde van het jaagpad langs de Dijle verhard (bijvoorbeeld tweesporenpad).

De nieuwe woonwijk Spreeuwenhoek zal voor de fiets worden ontsloten door een nieuwe interne ontsluitingsas die aansluiting geeft met het station van Mechelen. Deze interne as zal ook gebruikt worden voor de bus. Ter hoogte van Werfheide wordt een bussluis voorzien, waardoor een exclusieve fiets- en openbaarvervoeras ontstaat vanuit de wijk Spreeuwenhoek.

Gebied tussen Jubellaan en Leuvensesteenweg

De Colomawijk wordt intern ontsloten door de Tervuursesteenweg. Zoals blijkt uit het functioneel fietsnetwerk worden langs de Tervuursesteenweg tweezijdige fietspaden aangelegd. Daarnaast voorzien we in de wijk een interne fietsroute die de verschillende speelpleinen en groengebieden met elkaar verbindt. Er wordt naar gestreefd om een fietsdoorsteek te voorzien doorheen het groene binnengebied tussen de I. Cornelisstraat en de Lindestraat. Via een beveiligde fietsoversteek van de Jubellaan worden de scoutsterreinen bereikt. De voorziene interne fietsroutes volgens het masterplan Gandhewijk worden gerealiseerd.

De geplande woonwijk Spreeuwenhoek zal worden ontsloten via een interne fietsroute die aansluit op de Werfheide-Mollestraat-Motstraat. Via dit fietstraject wordt zowel de woonwijk Spreeuwenhoek als Ragheno verbonden met het station.

Gebied tussen Jubellaan en Hombeeksesteenweg

De Zemstbaan ontsluit de woonlob tussen de Brusselsesteenweg en de spoorweg. De Zemstbaan fungeert echter ook als wijkontsluitingsweg. Langs beide zijden van de weg zijn gelijkgrondse fietspaden aangebracht. Er zou voor kunnen worden geopteerd om de ondertunneling van de B101 enkel toegankelijk te maken voor bussen en fietsers. Auto's dienen dan te worden afgeleid naar de Brusselsesteenweg. Op die manier wordt de Zemstbaan meer ingezet als exclusieve fietsroute.

De as Antoon Spinostraat-Kruisbaan-Stenenmolenstraat vormt een lokale interne fietsas tussen de Wijk Tervuursesteenweg, Mechelen-Zuid en Hombeek. Binnen het bedrijventerrein van Mechelen-Zuid is wenselijk om de fietsinfrastructuur op te waarderen om het gebruik van deze as te ondersteunen. Verder te onderzoeken elementen zijn:

- Aanleg fietspaden
- Nieuwe fietstunnel onder spoorwegbypass ter hoogte van Stenenmolenstraat.
- Fietsbrug over de N1 (zie stationsproject Mechelen)
- Beveiligen fietsoversteek Egide Walschaertsstraat
- Bestaande onderdoorgang E19 openstellen voor de fiets

- Fietsbrug over de Zenne.

De Abeelstraat-Zemstbaan-Geerdegemdries-Schonenberg-Eggestraat vormt onderdeel van de groene fietsring en vormt een lokale fietsroute tussen de wijk Schonenberg en het Vrijbroekpark. De continuïteit van deze fietsroute zal verbeterd worden. Als suggestie wordt aangehaald om de bestaande tunnel onder de B101 eventueel als fiets- en bussluis in te richten. Ook de spoorwegonderdoorgang aan Geerdegem-Schonenberg kan misschien worden afgebouwd als autoverbinding.

Gebied tussen N16 en Dijle

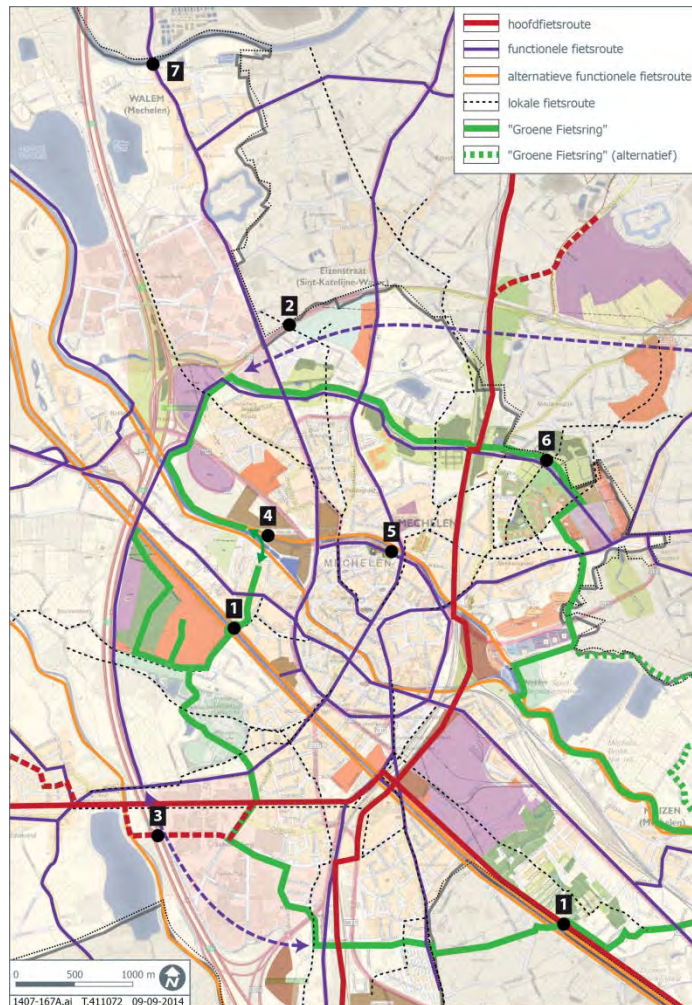
Langsheen de Steenweg op Heindonk wordt de tweede fase van de aanleg van de fietspaden gerealiseerd.

Er wordt onderzocht of de as Heffenveldweg-Schotelveldweg als lokale fietsroute tussen Blaasveld en Heffen kan worden ingericht door de onverharde delen van dit pad te verharren (bijvoorbeeld uitgerust als een tweesporenpad).

7.2.2.8 Wegwerken van fysieke barrières

Om het fietsgebruik te stimuleren is het van belang dat de fysieke barrières worden opgeheven. Het gaat hierbij om lijninfrastructuren, natuurlijke structuren, weginfrastructuren. Deze barrières zorgen voor een omwegeffect voor de fiets. Om de directheid van het fietsnetwerk te vergroten dienen volgende maatregelen te worden genomen:

1. Fietsbruggen over het kanaal ter hoogte van Stuivenbergbaan en Leemputstraat
2. Fietstunnel onder R6 naar ziekenhuis site
3. Fietsbrug over de Zenne in het verlengde van de Eglegemweg en fietstunnel onder E19
4. Fietsbrug Dijle en verbinding richting Oude Antwerpsebaan.
5. Fietsbrug over de afleidingsdijle in functie van bediening Tinelsite.
6. Fietsbrug Papenhof-Maanhoevevelden.
7. Fietstunnel onder de N1 aan de Netebrug bij vernieuwen van de brug (Walem);
8. Wegwerken barrièrewerking Vesten en invalswegen van de stad door oversteekbaarheid te verbeteren en goede fietspaden aan te leggen.



Figuur 19 Wegwerken barrières voor zachte weggebruikers

7.2.2.9 Fietsparkeren

De stad streeft naar een verdere uitbreiding van het fietsenstallingsaanbod. Extra stallingsplaatsen zijn onder meer gewenst op locaties met een hoge attractiviteit of behoefte, in of aan de randen van het voetgangersgebied en aansluitend op fietsroutes. Het uitbreiden van het openbaar stallingsaanbod zal zowel vraagvolgend als pro-actief gebeuren.

Vraagvolgend

Op plaatsen waar een hoge fietsparkeerdruk wordt vastgesteld (hoger aantal fietsen in het rek dan voorzien), wordt gezocht naar bijkomende capaciteit. Waar mogelijk wordt in de eerste plaats naar een inpandige stallingsoplossing gezocht teneinde het openbaar domein enigszins te vrijwaren. Wanneer er een uitgesproken stallingsbehoefte is, en er is geen inpandige stallingsoplossing voor handen, wordt gezocht naar een stallingsoplossing op straat.

Pro-actief

Door een actieve screening wordt gezocht naar opportuniteiten voor nieuwe fietsenstallingen. Door gebieden te gaan screenen kan een pro-actief fietsstallingenbeleid worden meegenomen bij stadsvernieuwingsprojecten. Ook bij de herinrichting van straten en pleinen moet er steeds

aandacht zijn voor de inplanting van stallingsvoorzieningen. Om de fietsparkeervraag in woonbuurten op te vangen zal de stad inzetten op buurtfietsenstallingen

Fietsenparking

De stad wenst een (bewaakte) fietsparking te realiseren in de binnenstad. Deze fietsenparking kan verschillende vormen aannemen zoals een specifiek fietsenparkingproject, het meeliften met een gepland ruimtelijk project waarbij een publieke fietsparking wordt geïntegreerd of het integreren van een fietsparking in een publieke autoparkeergarage.

7.2.2.10 Aanvullende maatregelen

Alternatieve mogelijkheden voor fietsinfrastructuur

Fietsstraten

Het model 'fietsstraat' is een nieuw concept in het Belgisch verkeersreglement. Een fietsstraat is een straat die ingericht is als fietsroute, waar specifieke gedragsregels gelden ten aanzien van fietsers, maar waarop tevens motorvoertuigen zijn toegestaan. Een fietsstraat wordt gesignaleerd met een verkeersbord dat het begin en het einde aanduidt. In fietsstraten mogen de fietsers de ganse breedte van de rijbaan gebruiken voor zover deze slechts opengesteld is in hun rijrichting en de helft van de breedte langs de rechterzijde indien de rijbaan is opengesteld in beide richtingen. Motorvoertuigen hebben toegang tot fietsstraten. Zij mogen fietsers niet inhalen. De snelheid mag niet hoger liggen dan 30 km/uur. De Hoogstraat heeft recent het statuut van fietsstraat gekregen.

Fietsen in tegenrichting in eenrichtingsstraten

Op plaatsen waar het wegprofiel niet toestaat dat er langs beide zijden van de weg een fietspad wordt aangelegd kan het aangewezen zijn om eenrichtingsverkeer in te voeren in de straat voor autoverkeer met tweerichtingsverkeer voor de fiets. Ter ondersteuning van de fietsers kan worden geopteerd om in tegenrichting een fietspad aan te leggen. In de richting van het autoverkeer rijden fietsers mee op straat, in de tegenrichting wordt een apart fietspad voorzien.

Fietssuggestiestroken

Indien de ruimte ontbreekt om fietspaden aan te leggen en de verkeersintensiteiten dit verantwoorden, kan er gewerkt worden met fietssuggestiestroken. De fietssuggestiestroken zijn een manier om de fietser duidelijker in het straatbeeld te brengen en kan de rijweg optisch versmallen.

Zone 30 woonstraten

Hier wordt uitgegaan van gemengd verkeer, waarbij het accent op de verblijfskwaliteit ligt. Dit betekent een meer ruimtelijke dan louter verkeerstechnische benadering.

Lokale doorsteken

Dergelijke doorsteken kunnen belangrijk zijn als inkorting van de reistijd tussen twee bestemmingen. Belangrijk aandachtspunt hierbij is een veilige oversteek van verkeerswegen.

Fietsen landelijke wegen

Sinds 1.11.1998 is in ons land een pakket nieuwe maatregelen van kracht die de relatie tussen fietsers, voetgangers en andere weggebruikers verduidelijken. De borden F99a en F99b maken het mogelijk wegen voor te behouden voor fietsers en/of voetgangers en/of ruiters. Enkel de categorie weggebruikers waarvan het symbool afgebeeld is wordt toegelaten: prioritaire voertuigen, vergunninghouders en aanwonenden zijn toegelaten op voorwaarde dat ze de andere weggebruikers niet hinderen. Het weggebruik kan gemengd (a) of gescheiden (b) georganiseerd worden. Wegen voorbehouden voor fietsverkeer zijn een bruikbare schakel in een fietsroutenetwerk.

Verbeteren comfort fietsers aan verkeerslichten

Fietsvriendelijke verkeerslichtenregelingen

De huidige verkeerslichtenregelingen dienen te worden gescreend naar hun fietsvriendelijkheid. Hierbij gaan we uit van het STOP-principe, waarbij de voorrang wordt gegeven aan de stappers en trappers boven openbaar vervoer en personenwagens. Een vlotte doorstroming verhoogt het comfortniveau van de fietsers.

- Groene golf voor fietsers
Ook de mogelijkheid van een groene golf voor fietsers op de invalswegen en Vesten kan worden onderzocht om de doorstroming voor fietsers te verbeteren.
- Wachtijdvoorspellers
Om roodlichtnegatie tegen te gaan kunnen aan de verkeerslichten ook wachtijdvoorspellers geplaatst worden, waaruit je kan afleiden hoe lang je nog moet wachten.
- Voetsteun voor fietsers bij wachten aan verkeerslichten
Om het wachten aan verkeerslichten comfortabeler te maken kunnen hand - en voetsteunen worden geplaatst.
- Rechtsaf en rechtdoor door rood

Sinds september 2012 zijn twee nieuwe verkeersborden (B22 en B 23) van toepassing die toestaan dat fietsers aan verkeerslichten rechtsaf en rechtdoor mogen rijden bij rood licht. Een oplossing met aangepaste infrastructuur geniet de voorkeur maar dit kan een belangrijk instrument zijn om de doorstroming van fietsers op korte termijn te verbeteren. Er dient per kruispunt te worden geëvalueerd of dit op een veilige manier kan worden ingevoerd.

Flankerende maatregelen

- Bewegwijzering
Ter ondersteuning van het fietsnetwerk wordt een fietsbewegwijzeringsplan opgemaakt. Met het bewegwijzeringsplan toont fietsers de snelste en gemakkelijkste weg naar hun bestemming.
- Fietskaart
Een fietskaart voor de stad Mechelen is een speciaal voor fietsers ontwikkelde kaart waar de belangrijkste aanbevolen fietsroutes tussen de verschillende plaatsen worden weergegeven.
- Park&bike

Op plaatsen waar mensen van buiten de stad aankomen, worden fietsverhuur, fietsservice en stallingen voorzien om het traject met de fiets verder te zetten. Hiervoor komen drie locaties in aanmerking.

- Site van de Nekker. Dit kan geïntegreerd worden bij het onthaal van de Nekker.
- Site Technopolis, combinatie met bezoek van Technopolis met andere attracties in de stad.
- Ziekenhuiscampus.
- Fietspomp en hulpkisten, fietsservicestations

Ter hoogte van het administratief centrum is een publieke fietspomp voorzien die veel succes kent bij fietsers. Ter ondersteuning van de fietsers wensen we op meerdere plaatsen dergelijke fietspompen te voorzien. Deze kunnen ook uitgebreid worden met een herstelkit. Ook de mogelijkheid van fietsservicestations kan worden onderzocht. Het zijn onbemande fietsservicestations die 24u/24u toegankelijk zijn en die een aantal diensten aanbieden:

- fietspompen;
- een herstelkit;
- een wasspuit (optioneel met zeep) (bike-wash);
- info over fietsroutes, hotelarrangementen, ...
- een kraantje met drinkwater.

7.2.3 Werkdomein B3: Openbaar vervoer

7.2.3.1 Richtlijnen

Richtlijnen vanuit het Vlaamse gewest: Decreet basismobiliteit

De Vlaamse regering keurde een decreet goed waarbij elke bewoner van een woongebied (cf. gewestplan) in Vlaanderen recht heeft op een minimumaanbod aan openbaar vervoer. Voor woonzones in stedelijke gebieden en buitengebied worden bepaalde normen gehanteerd (zie tabel).

Tabel 8 Bedieningscriteria basismobiliteit (hypothese, tot in uitvoeringsbesluit vastgelegd)

Typologie van het gebied	Stedelijke gebieden	Buitengebieden
Spitsperiode - 6 tot 9 u - 16 tot 19 u	4 ritten per uur max 20' wachttijd	2 ritten per uur max. 40' wachttijd
Middagspits: 11u45 tot 13u45	Idem	Idem
Dalperiode: - 9 tot 16 u - 19 tot 21 u	3 ritten per uur max. 30' wachttijd	1 rit per uur max. 75' wachttijd
- 8 tot 23 u	2 ritten per uur max. 40' wachttijd	1 rit per uur max. 140' wachttijd
Max. afstand tot halte	500 m	750 m

Richtlijnen ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen (RSPA)

Het openbaar vervoer heeft twee basisfuncties:

- ontsluitende functie (halten aandoen);
- verbindende functie (rijden).

Lijntypologie

Bij elk lijntype passen bepaalde karakteristieken. In een sterk gestructureerd openbaar vervoersnet heeft elke lijn haar typefunctie. Deze functie kan verbindend of ontsluitend zijn. Elke lijn doet hoofdzakelijk die knooppunten aan die met haar niveau en alle hogere niveaus overeenkomen.

Tabel 9 Karakteristieken van de bedieningsniveaus (bron: RSPA)

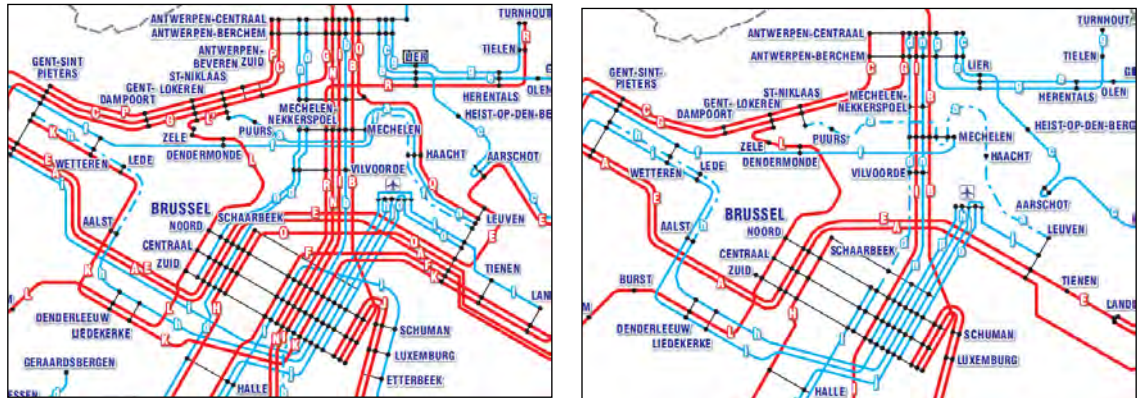
	niveau	voorbeeld producten	gemiddelde wensnelheid (km/u)	gemiddelde halteafstand in km	Invloedssfeer in km
A	internationaal (A1) en nationaal (A2)	IC	>80	20-40	25
B	provinciaal	IR	60 - 70	15-25	12
		Regiosnelbus	50 - 55	10	12
C	intergemeentelijk	L en voorstadstrein	45-55	3 – 5	3
		Verbindende bus	35-45	1 – 3	2
D	lokaal	ontsluitend vervoer	25	max. 0,8	0,8
Vraagafhankelijk vervoer					

7.2.3.2 Analyse huidig railnet

In Mechelen zijn er twee stations die binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn geselecteerd als 'hoofdstation'. Het zijn de stations Mechelen en Mechelen-Nekkerspoel. Ze liggen op amper 1,5 km van elkaar verwijderd. Dergelijke stations zijn structuurbepalend op Vlaams niveau en waar het wenselijk is, dient men een verdichting van de stationsomgeving na te streven. Hoofdstation is aldus een beleidsmatig begrip.

Inzake verdichting is station Mechelen als Strategisch Ruimtelijk project al ten dele aangepakt. Operationeel blijft die invulling ondermaats. Op IC-IR-niveau toont het netwerk grote gebreken:

- Alleen de lijn Antwerpen – Brussel is vrij goed bediend.
- Op alle andere relaties is de frequentie ondermaats met één IR-trein per uur: naar Gent, St-Niklaas, Lier, Leuven. Er is geen directe trein naar het naburige Boom.
- Het hoofdstation Nekkerspoel is helemaal niet verbonden met naburige stedelijke gebieden (Lier, Herentals, St-Niklaas, Temse, Boom).
- De weekeinddienst is nog beperkter.



IC-IR-net rondom Mechelen 2011. Elke lijn stelt één verbinding per uur voor. Links: maandag tot vrijdag; rechts: weekeinde

De rol die de beide stations kunnen vervullen in vooral de regionale mobiliteit wordt bijgevolg niet ten volle ingevuld. In station Mechelen bedroeg het aantal instappers (inclusief overstappers) ruim 20.202 per werkdag en 6.509 op zondag. In Nekkerspoel is dat 2.372 en 222.⁵ Maar op de eerder in de visie aangehaalde negen richtingen waarop goede IC-IR-treindiensten zouden moeten ingezet worden, zijn er slechts twee redelijk goed ingevuld. De Mechelse stations zijn bijgevolg niet ten volle structuurbepalend op Vlaams niveau, in het hart van de Vlaamse Ruit.

7.2.3.3 Analyse huidig busnetwerk in de vervoersregio

Het huidige busnet (zie Figuur B 8 in bijlage) is een behoorlijk goed uitgebouwd stedelijk en regionaal netwerk. Men mag stellen dat heel de vervoerregio rechtstreeks verbonden is met de stad, en dat met eventueel één overstap de rest van het stedelijke gebied meestal goed binnen bereik komt. Het busnetwerk werd recent herschikt in Mechelen. De volgende wijzigingen zijn gebeurd aan het netwerk:

- Herschikking stadsnet met behoud van stadslijn 1 als pendelbus doorheen het centrum van Mechelen;
- Overige stadslijnen eindigen aan het station;
- Streeknet grotendeels behouden;
- Versterking frequentie op de westelijke vesten.

Bij implementatie van het Wensnet met bussen mag aangenomen worden dat op sommige assen nog enige frequentieverhoging zou kunnen doorgevoerd worden met name vooral op verbindende lijnen of met de snelbus.

Sterkten

- Reeds goed uitgebouwd stedelijk en regionaal ontsluitend busnet.

Zwakten

- Regionaal ziekenhuis slechts vanuit één richting bereikbaar via de Liersesteenweg.
- Doorstroming openbaar vervoer: Bus in overig verkeer minder betrouwbaar door drukte en vertragingen.

⁵ Bron: NMBS

- Streekbussysteem als radiaal net vergt vaker overstappen om bestemmingen in het uitgestrekte stedelijk gebied te kunnen bereiken.
- Bussysteem zit tegen de grenzen van de groei aan, en wordt op sommige assen als 'te veel bussen' ervaren.
- Amplitude: geen avondbediening van het centrum na 22.30 uur (al is dit wel al beter dan vroeger).
- Omgeving Nekkerhal wordt niet meer bediend met openbaar vervoer.
- Leesbaarheid van het systeem.
- Westelijke vesten nog onvoldoende bediend met openbaar vervoer, terwijl aan die zijde heel wat ruimtelijke projecten zijn voorzien (Comet, Rodekruisplein,..)
- Alle trajecten verlopen via het hoofdstation. Dit zorgt er voor dat De Lijn aan de grootste groep reizigers een snellere route kan bieden. Voor sommige gevallen betekent dit wel een grote omrijfactor.
- Toegankelijkheid en comfort halteinfrastructuur.

Kansen

- Kansen op taakherschikking door implementatie GEN-BB-net met hoogwaardig verbindend regionaal railvervoer in 9 richtingen.
- Kansen op nieuwe randstedelijke en regionale knooppunten zoals Mechelen-Noord, Mechelen-Zuid.
- OV-onderlegger als basis voor verdere ruimtelijke verdichting, werken binnen corridors.
- Zorgen voor een ontsluiting voor de nieuwe geplande woonwijken via de bus: Spreeuwenhoek, Stuivenbergvaart, site rond Rodekruisplein.

Bedreigingen

- De citypendel heeft momenteel nog geen capaciteitsproblemen maar dit is wel mogelijk in de toekomst. De streeklijnen heb een hoge bezetting tijdens de spitsmomenten.
- De verdere ruimtelijke versnippering zonder rekening te houden met OV-logica verplicht De Lijn meer lijnen te voorzien, die elk op hun beurt minder efficiënt kunnen functioneren.
- Bijkomende groei van de stad zorgt voor bijkomende verkeersbewegingen. Zonder wijziging van de modal split zal de verkeersdruk nog meer toenemen in de stad.
- Ontbreken van de nodige doorstromingsmaatregelen zorgt ervoor dat de bus ook mee vast staat in het verkeer en geen volwaardig alternatief vormt voor de auto.

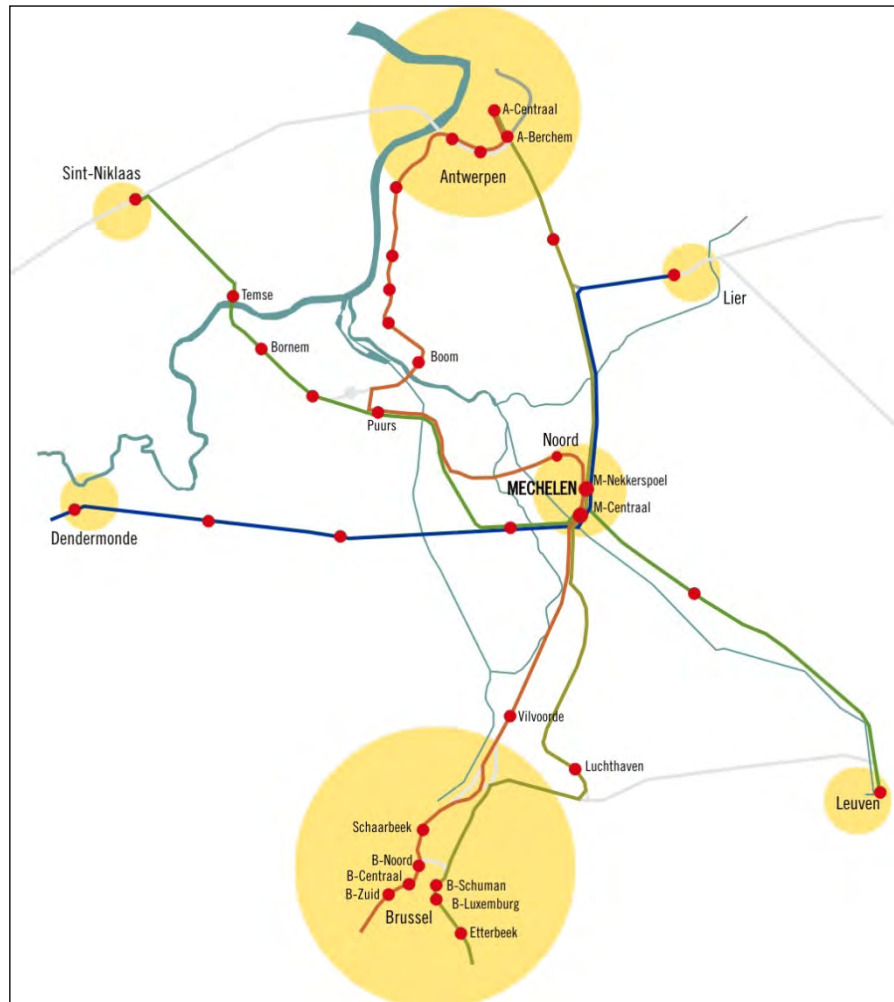
7.2.3.4 Spoorontsluitingsvisie op regionaal niveau

7.2.3.4.1 IR-en GEN-spoornet

Mechelen heeft twee hoofdstations, centraal in de Vlaamse Ruit. Er is nood aan betere verbindingen naar Lier, Boom en Scheldekant, Klein Brabant en Sint-Niklaas, Dendermonde en Gent. In de geest van het Regionet Brabant-Brussel kan gedacht worden aan doorkoppelingen van de hiervoor voorgestelde LightTrain verder over het spoorwegnet. Potenties zijn onder meer volgende vier lijnen (maar andere combinaties zijn ook mogelijk):

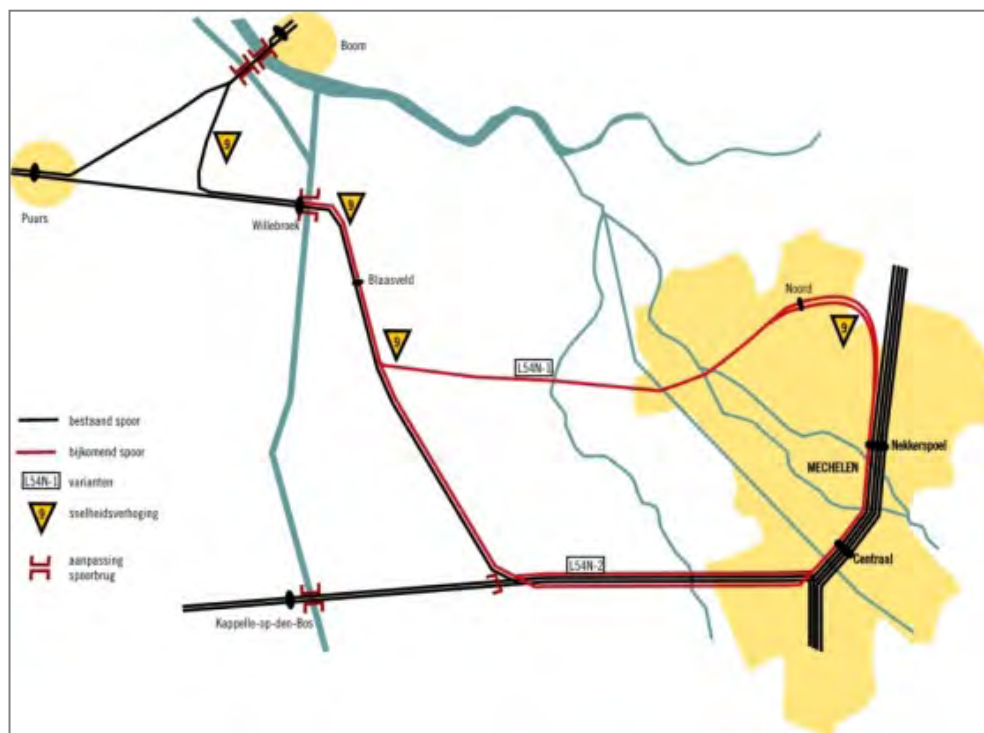
- IR → Antwerpen – Boom – Willebroek – Mechelen-Noord – Mechelen en verder naar Vilvoorde en Brussel-Noord en verder (2 x per uur);
- IR → Sint-Niklaas – Willebroek – Mechelen – Haacht – Leuven (2 x per uur);

- IR → Gent – Dendermonde – (2x) Mechelen – Lier (1x per uur, deze naast IC naar Turnhout);
- R → Antwerpen-Centraal – Antwerpen-Berchem – Mortsel – Nekkerspoel – Mechelen – Luchthaven – Brussel-Schuman (2x).



Figuur 20 Mogelijke geïntegreerde lightrain: GEN-BB-net, in het hart van de Vlaamse Ruit

De gewenste hoge frequentie met op de lijn naar Boom en Sint-Niklaas tot 4 treinen per uur (twee treinen naar Boom en 2 treinen naar Sint-Niklaas) en een halte Hombeek vergen een ontubbeling van spoorlijn 53 van Mechelen tot de vertakking Heiken (5 km). Een variant kan zijn om via Mechelen-Noord en Nekkerspoel de lijnen uit Boom en St-Niklaas in een tweede fase door te koppelen naar Brussel en/of de oostrand van Brussel, zodat in het hart van de Vlaamse Ruit het IR-net versterkt wordt. Zo'n IR-net kan uitgerekend door die betere netwerkinpassing een veel grotere rol spelen in het hart van de Vlaamse Ruit. Hierdoor komen de twee Mechelse stations in een betere positie te liggen in dit stedelijk netwerk van internationaal belang, waardoor hun rol substantieel kan vergroten. Bovendien bestaat de mogelijkheid om een derde station te openen in Mechelen-Noord. In het mobiliteitsplan pleiten we ervoor om deze piste open te houden en verder te onderzoeken.



Figuur 21 Concept versterking spoorverbinding Mechelen – Sint-Niklaas/Boom

7.2.3.4.2 Verbetering Mechelse stations

Station Mechelen

Het hoofdstation Mechelen vormt een belangrijk strategisch project voor de stad. Het station zal worden uitgebouwd tot een knooppunt van mobiliteit, waar alle vervoersmiddelen optimaal kunnen functioneren.

Station Nekkerspoel

De NMBS heeft het oude stationsgebouw terug gekocht en zal dit verbouwen tot een aantrekkelijk nieuw onthaal. In 2014 wordt de fiets-o-strade aangelegd: de hoofdfietsroute van Antwerpen naar Mechelen. Naast de fietsroute moet ook de stallingscapaciteit worden uitgebreid. In de stedenbouwkundige studie voor de stationsomgeving wordt voorgesteld de doorgaande verbinding over de parking te knippen. De parking wordt uitsluitend langs de Jan Bolstraat ontsloten. Daardoor kan het verkeer op het Ontvoeringsplein worden afgebouwd en ontstaat een echt stationsplein.

Stopplaats Muizen

Modernisering van de stopplaats door de perrons te verhogen en de perrons ook toegankelijk te maken vanuit de Veldstraat door de aanleg van een fiets- en voetgangerstunnel. Vanuit het station Muizen wordt de looproute naar Plankendael geoptimaliseerd.

Station Hombeek

Een heropening van het station van Hombeek past in de visie om de spoorlijn Mechelen-Sint-Niklaas / Mechelen-Dendermonde te optimaliseren. Rond het nieuwe station van Hombeek kan gestreefd worden naar een verdere ruimtelijke verdichting. De brede oude spoorwegzate en de driehoekige weide ten zuiden van de spoorweg zouden hiervoor in aanmerking kunnen komen. De realisatie van een nieuwe halte op de spoorlijn biedt mogelijkheden om ook de fietssnelweg te integreren met mogelijks een fietsonderdoorgang onder de sporen.

7.2.3.5 Visie Openbaar busvervoer

Zie Figuur B 8 en Figuur B 9 bijlage.

In de GBC vergaderingen liet de Lijn weten dat de huidige financiële toestand, met een recente besparingsronde, niet toelaat om zich te engageren voor de soms uitgebreide aanpassingen aan het netwerk die worden gevraagd. Er wordt in dit mobiliteitsplan dan ook een wensnetwerk voorgesteld waar op langere termijn naartoe wordt gewerkt.

7.2.3.5.1 Snelbussen

Vanuit het mobiliteitsplan wordt de wens geuit om het snelbusaanbod te versterken. Het betreft voornamelijk de volgende verbindingen:

- Snelbus 508 versterken door de frequentie te verhogen met extra haltes Elektriciteitsstraat-Holmlei, Mechelen-Noord. Ook de lijnen 6 en 9 krijgen een halte aan de Holmlei en Elektriciteitsstraat.
- Bijkomende snelbus inrichten tussen Mechelen en Heist-Op-Den-Berg. De lijn 512 vervult deze rol al deels, al zal naast een frequentieverhoging ook een betere doorstroming op de N15 van belang zijn.

7.2.3.5.2 Regiobussen

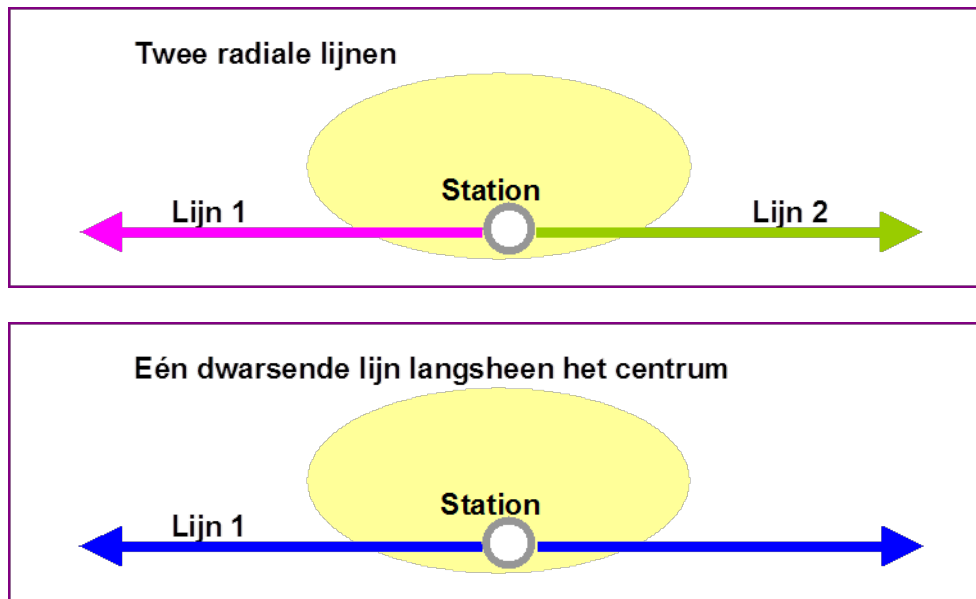
Vanuit het mobiliteitsplan wordt de wens geuit om het huidig aanbod aan regioliijnen te versterken. Het betreft voornamelijk de volgende verbindingen:

- Nieuwe lijnvoering Kontich-Waarloos-ziekenhuis-NOORD-Telenet-Veemarkt-Zandpoort-Station.
- Nieuwe lijnvoering Willebroek-Blaasveld-Industrie-Noord-ziekenhuis-noord-Telenet-Veemarkt-Zandpoort-Station
- Nieuwe regioliijn Mechelen-station, Mechelen-Nekkerspoel-Veiling-Zuid-Duffel.

7.2.3.5.3 Stadsrandontwikkelingen, vlechnet en tangenten

Nieuwe ontwikkelingen aan de stadsrand gaan het beste gepaard met inpassing of aanpassing van het OV-net. Naast de hiervoor beschreven raillijnen met een station Mechelen-Noord dient ook het busnet bijgesteld te worden. Via de uitbouw van OV corridors via de vesten wordt de

ontsluiting van de stad verbeterd. Het principe dat hierbij gehanteerd wordt is het doorkoppelen van de (regio)lijnen. We onderscheiden twee corridors in de stad.



Figuur 22 Schema: concept doorkoppeling lijnen.

Er worden 2 corridors onderscheiden in de stad:

Corridor Brusselsesteenweg- Brusselpoort, Astridlaan, Rodekruisplein.

- Lijn 683 Zemst-Hofstade-Jubellaan-station-Brusselpoort-Rodekruisplein-Antwerpsesteenweg-Ziekenhuis-Noord.
- Lijn 682 Elewijt –Weerde-Zemst-Technopolis-Mechelen-Zuid-Station-Brusselpoort-Rodekruisplein-Antwerpsesteenweg-Ziekenhuis-Noord.
- Lijn 280 Elewijt-Hofstade-Jubellaan-Station-Brusselpoort-Rodekruisplein-Antwerpsesteenweg-Ziekenhuis-Noord.
- Lijn 6-9 Station-Brusselpoort-Adegempoot-Rodekruisplein-Industrie- Noord
- Lijnenbundel 500 Antwerpen-Rumst-ziekenhuis-Noord-telenet-Veemarkt-Zandpoort-Station.

Er dient te worden nagegaan welke bussen effectief kunnen worden doorgekoppeld. Er dient te worden gestreefd naar een goed evenwicht tussen vraag en aanbod.

Corridor Veemarkt-Zandpoortvest

- Nieuwe lijnvoering Kontich-Waarloos-ziekenhuis-NOORD-Telenet-Veemarkt-Zandpoort-Station.
- Nieuwe lijnvoering Willebroek-Blaasveld-Industrie-Noord-ziekenhuis-noord-Telenet-Veemarkt-Zandpoort-Station
- Lijnenbundel 550-551-552 Lier-Duffel-ziekenhuis-Noord-Antwerpsesteenweg-Rodekruisplein-Kazerne Dossin-Veemarkt-Zandpoort-Station.

Het vlechnet is gebaseerd op het idee om de streeklijnen beter te koppelen aan het regionaal ziekenhuis: Mechelen-Noord. Om het omwegeffect van de bussen op het terrein van het ziekenhuis te beperken worden de buslijnen over de Liersesteenweg via het ziekenhuis afgebogen naar de Antwerpsesteenweg, en omgekeerd de lijnen via de Antwerpsesteenweg

buigen af naar de Liersesteenweg. Op het terrein van het ziekenhuis wordt een goed uitgerust knooppunt uitgebouwd met mogelijkheden om over te stappen tussen buslijnen die daar met mekaar in contact komen, die daar 'vervlochten' zijn. Voor de uitwerking hiervan wordt verwezen naar de Uitwerkingsnota 'Openbaar vervoer'.⁶

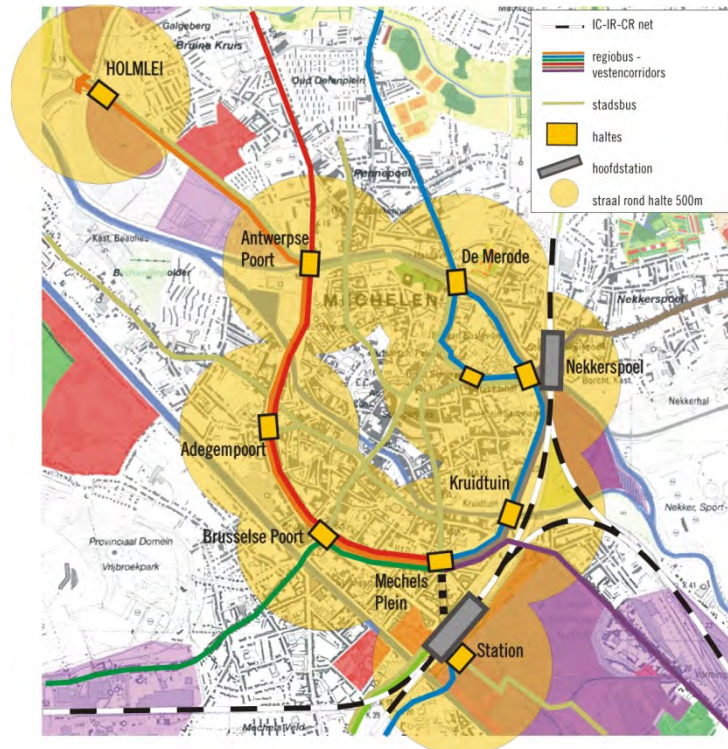
De tangentlijnen trachten een antwoord te bieden op een tangentiële vervoersvraag in de rand van het stedelijk gebied. Mogelijke tangentlijnen kunnen zijn:

- St-Katelijne-Waver – Ziekenhuis – Mechelen-Noord – Leest.
- St-Katelijne-Waver – Bonheiden – Muizen – Mechelen-Zuid.

7.2.3.5.4 Vestenhalten

De drie binnen Netmanagement geselecteerde hoofdhaltens Station Mechelen, Station Mechelen-Nekkerspoel en Veemarkt volstaan niet voor een slagvaardig netwerk van de kernstad. Door te kiezen om de Vesten onderdeel te laten zijn van de buscorridors is het wenselijk om ook de huidige haltes op de Vesten te versterken. Deze "**Vestenhalten**" winnen aan belang door de doorkoppeling van streekbuslijnen via de Vesten linksom en rechtsom de westzijde resp. de oostzijde van de stadskern. Hier kunnen de vestenhaltes in een gefaseerde aanpak een belangrijke knooppuntversterking inhouden samen met doorstromingsmaatregelen. Grote delen van de binnenstad komen binnen bereik van de haltes te liggen. De zorg voor goede loopverbindingen is dan ook een noodzaak vanaf: Holmlei (zie onderstaande figuur), Begijnhof, Adegempoort, Brusselse Poort, Mechels plein (waar alle bussen van en naar het station langs komen), Station, Kruidtuin, Nekkerspoel en De Merode. Het centrum blijft ontsloten via de centrumpendel. De Vestenhaltes worden voorzien van de nodige fietsenstallingen, realtime informatie, comfortbale wachtaccommodatie,

⁶ Uit de besprekingen met de Lijn tijdens de GBC vergaderingen blijkt dat de Lijn geen voorstander is van het Vlecht netwerk. Het aanbod langs de Liersesteenweg neemt door deze ingreep gevoelig af en de huidige lijnvoering speelt beter in op de vervoersvraag.



Figuur 23 Mogelijke situering van de Vestenhalten



Figuur 24 Impressie van een "Vestenhalte" aan een stedelijke verzamelweg. Hier de halte Atheneum aan de Parklaan St-Niklaas, een halte aan de buscorridor en te voet vlot en veilig bereikbaar

7.2.3.5.5 Actieplan busnet i.f.v. een betere bediening van de geplande ontwikkelingen

In functie van de bediening van de toekomstige geplande woonwijken, en rekening houdend met de normen van Basismobiliteit, moeten onder meer volgende aanpassingen voorzien worden aan het stadsnet.

Regionaal ziekenhuis Mechelen

Zoals hierboven geschetst blijft het streefdoel om de site rond het ziekenhuis in de toekomst uit te bouwen als Mechelen Noord. De Lijn heeft zoals reeds aangegeven twijfels bij de haalbaarheid van een vlecht netwerk omwille van het omwegeffect voor de reizigers naar het centrum en het station. Een verknoping is eventueel mogelijk op het moment dat aan Mechelen Noord, en het regionaal ziekenhuis ook een station wordt gekoppeld. Anderzijds starten binnenkort de werken voor de bouw van het ziekenhuis en dienen de toekomstige bezoekers over een volwaardig alternatief te kunnen beschikken. Om het ziekenhuis beter te bedienen is

reeds beslist om lijnen 2 en 5 door te koppelen naar het ziekenhuis. Het gaat om ongeveer een verlenging van 600m wat een extra rittijd van 1' zou betekenen.

Vanuit de richting van Lier wordt het ziekenhuis bediend door de buslijn 550. Deze zal halteren op de Liersesteenweg. Binnen de huidige dienstregeling is halteren op het terrein niet mogelijk. Als lange termijn visie gaat de voorkeur nog steeds uit naar een haltering op de ziekuissite zelf. De buslijnen op de Liersesteenweg worden dan afgeleid via het ziekenhuis. Het voorstel bestaat erin om de bussen vanuit de Liersesteenweg het terrein te laten oprijden via de toegang tot de parking en de toegang voor de hulpdiensten. Hierdoor kan de bus in één beweging door het terrein rijden wat het omwegeffect beperkt. De geplande infrastructuur aan het ziekenhuis laat dit echter niet meer toe.



Figuur 25: Lange termijn visie OV-bediening Mechelen-Noord en ziekuissite

Bediening van de corridor Station-Vesten-Antwerpsepoort-Mechelen-Noord

Langsheen dit traject zullen zich de komende jaren heel wat ontwikkelingen voordoen.

- De Oude Cometsite wordt een woonproject met stedelijke dichtheid.
- Site Rode kruisplein.
- De omgeving van de oude GB site langs de Antwerpesesteenweg wordt omgevormd tot een gemengd woonproject met stedelijke functies. (Dijlepoort)
- Ontwikkelingen rond de N16.
- Verdere uitbreiding bedrijvzone Mechelen Noord.

Vandaag worden deze functies ontsloten door de lijnen 508-6 en 9 langs de N16 en Antwerpsesteenweg. Om de bediening van deze functies in de toekomst te verbeteren stellen we volgende aanpassingen voor aan het busnetwerk.

- Versterking frequentie bussen westelijk deel van de Vesten.

- Mogelijkheid onderzoeken om buslijn 500 op de Antwerpesesteenweg rechtstreeks via de westelijke vesten naar het station te laten rijden i.p.v. de Veemarkt. De gelede bussen via de Bist zijn vandaag niet evident omwille van het smalle profiel. Vanuit de haltepleinen op de westelijke Vesten blijft de binnenstad goed bereikbaar. Er dient te worden nagegaan wat de bestemming is van de reizigers op de lijn 500. Dit is niet zomaar een 'regiobus', maar ook een verbinding tussen de kern Walem en het stadscentrum. Een goede, comfortabele en frequente overstapmogelijkheid richting Veemarkt ter hoogte van het kruispunt Van Kesbeekstraat/vesten is dan ook een belangrijke randvoorwaarde.
- Nieuwe halte rond het kruispunt Van Kesbeekstraat/Vesten en bundeling van de buslijnen op de Van Kesbeekstraat i.p.v. de huidige gesplitste lijnvoering via de Schijfstraat.
- Nieuwe halte op N16 ter hoogte van Holmei en geplande ontwikkelingen aan westzijde van de N16 (halte bereikbaar via fietsonderdoorgang, gekoppeld aan groene fietsring).
- Nieuwe halte Elektriciteitsstraat-N16
- Vrije busbaan op de E19 en extra halte voorzien voor snelbus in het bedrijventerrein Mechelen Noord. Vanuit de richting Antwerpen wordt de pechstrook gebruikt als busbaan met een halte net na de brug van de Blarenberglaan. In de richting van Antwerpen voorzien we langs de E19 eveneens een uitwijkstrook voor de bus net na de brug van de Blarenberglaan. Deze haltes worden uiteraard afgeschermd van de E19 en zijn enkel toegankelijk via de Blarenberglaan. De Blarenberglaanbrug wordt uitgerust met fietspaden en trappen om de bushaltes te bereiken. Dit voorstel is compatibel met het voorstel om later de E19 te voorzien van parallelwegen en een aparte op- en afrit voor het bedrijventerrein Mechelen-Noord. Ter hoogte van de haltes kunnen ook deelfietsen worden aangeboden.⁷
- Doorkoppeling zuidelijke buslijnen naar Mechelen-Noord.

Bediening Nekkerpoort via Douaneplein

Het nieuwe busnetwerk dat recent werd ingevoerd voorziet geen bediening meer van de omgeving Nekker-Douaneplein. Nochtans zijn hier heel wat verkeersaantrekkende functies gelegen en is deze zone een potentiële plek voor verdere ruimtelijke verdichting. Verder onderzoek is nodig om na te gaan op welke manier er opnieuw een busverbinding kan worden gerealiseerd. Een hoge frequentie is gewenst in functie van de aanwezige ontwikkelingen en biedt ook de mogelijkheid om een randparking te realiseren.

Voorwaarde om de buslijnen via de N15 te laten rijden is wel dat er een goede verknoping mogelijk blijft tussen de centrumpendel en de streeklijnen en tussen streeklijnen en het station van Nekkerspoel. Nu zijn de verschillende haltes in de buurt van het station uit elkaar gelegen.

N15-Zandpoortvest als OV plein

N15-Zandpoortvest is her in te richten als OV-plein en de verschillende haltes in de buurt te groeperen. De driehoekige ruimte voor BIM-SEM kan onderdeel worden van een verruimd verblijfsgebied met het Ontvoeringsplein. De verkeersfunctie van de Zandpoortvest wordt

⁷ De Lijn laat weten zich te kunnen vinden in dit voorstel maar benadrukt dat het aanbod zich vandaag beperkt tot een handvol ritten per dag vanuit een beperkt hinterland (Aartselaar-Rumst).

afgebouwd na realisatie van de tangent. Hierdoor kan de bus extra ruimte krijgen. Dit dient uiteraard verder te worden uitgewerkt in de studie voor de vesten. Om de loopafstanden trein-bus ter hoogte van het knooppunt Nekkerspoel te beperken is het wenselijk om bijkomende perrontoegangen te voorzien.

Ontsluiting Spreeuwenhoek

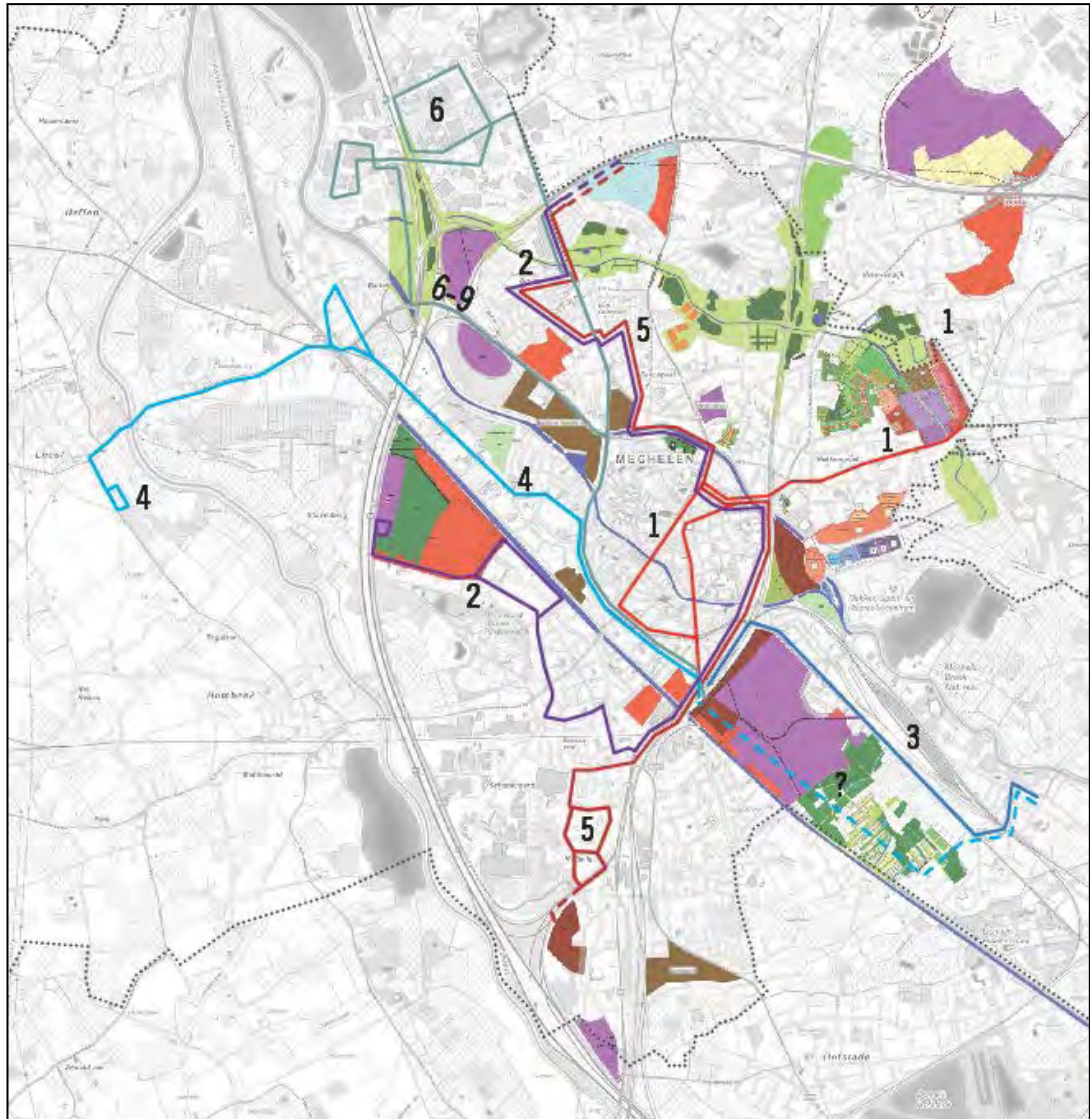
Om de toekomstige woonwijk Spreeuwenhoek te ontsluiten wordt centraal doorheen de geplande woonwijk een buslijn voorzien die het station van Mechelen, Raghenopark en Spreeuwenhoek onderling met elkaar koppelt.

Ontsluiting Stuivenberg door verlenging van de buslijn 2

Om de wijk Stuivenberg te ontsluiten wordt de suggestie gemaakt om de buslijn 2 te verlengen met bediening van de geplande woonwijk en kantorenzone. De gesplitste lijnvoering blijft behouden.

Brusselsesteenweg-Postzegellaan onderdeel van openbaar-vervoercorridor met uitbouw P+R ter hoogte van Technopolis

De Brusselsesteenweg en de Postzegellaan vormen een belangrijke corridor die Mechelen-Zuid met het station en de binnenstad verknoopt. Ter hoogte van Technopolis voorzien we een P+R parking van waaruit bezoekers aan de stad kunnen overstappen op de buscorridor. Om de buscorridor ook zichtbaar te maken in het straatbeeld en om de doorstroming te kunnen garanderen wordt gewerkt met een busbaan en een eenheid in halteinfrastructuur, typeoplossingen voor haltes en fiets- en voetgangersoversteekplaatsen. Technopolis wordt ook ontsloten door de stadslijn naar Mechelen-zuid door te koppelen naar Technopolis. Hiervoor dient een verbinding te worden gerealiseerd tussen Geerdegemdries en Bedrijvenlaan. Om te vermijden dat dit ook als sluiproute zou worden gebruikt, kan een bussluis worden aangebracht.



Figuur 26: Overzicht suggesties aanpassingen stadsnet i.f.v. bediening geplande ruimtelijke ontwikkelingen

7.2.3.5.6 Branding

Een groot deel van de bussen is verouderd en slecht toegankelijk. Om het imago van de bus te verbeteren kan bij vervanging van de bussen geopteerd worden voor een bus met eigen huisstijl die past bij de stad Mechelen. Daarbij wordt ook gebruik gemaakt van milieuvriendelijke voertuigen (zie voorbeeld Metz in Uitwerkingsnota).

7.2.3.5.7 Afstemming met fietsnetwerk

Multimodale verknoping, met vooral de voetganger en de fiets is belangrijk. Gelet op de basismobiliteit moet rekening gehouden worden met een bereik van slechts 500 meter van een lokale halte in het woongebied. Voor stations en hoofdhaltten geldt een groter bereik.

De fiets heeft een tien maal groter bereik dan stappen, zodat de invloedzone van de stations merkkelijk groter is, en dit met de nodige flexibiliteit en aansluitgarantie. Aansluiting met (lokale) fietsroutes en uitrusting van hoofdhaltten met stallingen is nodig. Binnen de 10 minuten op de fiets komt immers heel de stad binnen bereik. Wanneer het OV daarenboven goed gelaagd is

uitgebouwd, blijft er nog een relatief kleine groep over die gebruik wil maken van de auto in het voor- en natransport.

7.2.3.5.8 Doorstromingsmaatregelen

Hieronder volgt een opsomming van doorstromingsmaatregelen die aan het licht zijn gekomen bij de analyse van de visie op het OV-busnetwerk:

- Uitwerken corridor Brusselsesteenweg-Postzegellaan;
- Uitwerken buscorridor Vesten; Om de doorstroming van de bus te garanderen en om de visibiliteit te verhogen opteren we voor een eigen bedding voor de bus. Dit wordt verder uitgewerkt bij de herinrichtingsstudie voor de vesten.
- Busdoorsteek Spreeuwenhoek-station;
- Busbaan N15 en centrale positie bus op verruimd Ontvoeringsplein;
- Groene golf verkeerslichten voor de bus;
- Busbaan op E19-spitsstrook mits een hogere frequentie van de snelbus;
- Bundelen lijnvoering bussen op de Van Kesbeekstraat. Doorstromingsmaatregelen nemen op de Van Kesbeekstraat;
- Doorstromingsmaatregelen op de N15 met herinrichting kruispunt N15 x N15a.

7.2.4 Werkdomein B4: (Her)inrichting van wegen

7.2.4.1 Herinrichten van wegen en nieuwe wegen

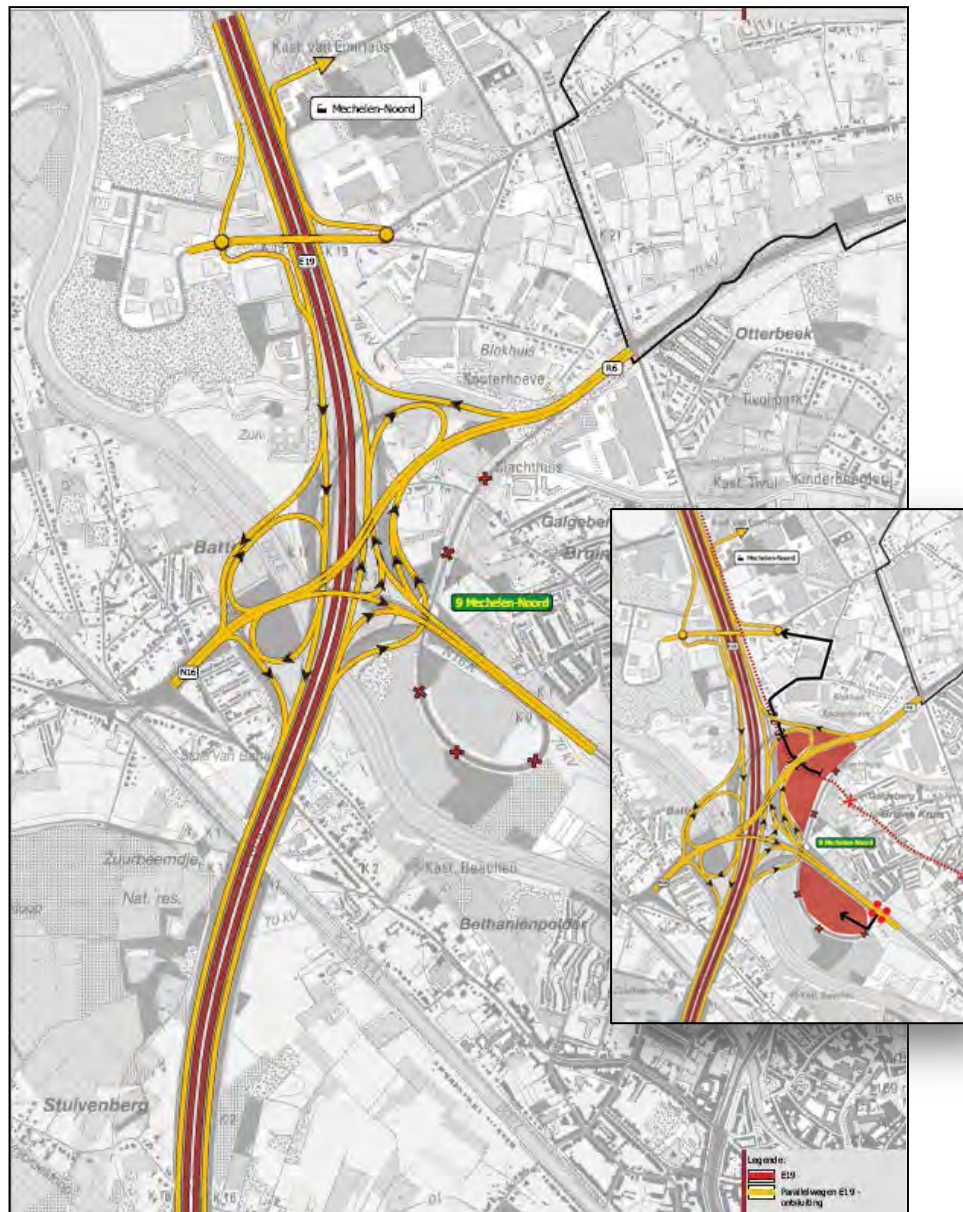
Hoofdwegen

De herinrichting van complex Mechelen-Noord met aansluiting van de Uilmolenweg heeft tot doel de functie van de R6 en N16 te ondersteunen, de ringfunctie van de Vesten te verminderen, de westelijke radiale assen en de woonwijken met doorgaande stromen te ontlasten en de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Mechelen-Noord te waarborgen.

Er werden in de uitwerkingsfase twee concept-varianten voorgesteld.

1. Een doorgekoppelde Uilmolenweg op het bestaande complex van Mechelen-Noord, met daaraan gekoppeld een nieuwe aansluiting van het bedrijventerrein Mechelen-Noord.
2. Een volledige uitbouw van een parallelstructuur langsheen de E19 vanaf ten zuiden van complex Mechelen-Zuid tot ten noorden van de Blarenberglaan. Op deze parallelstructuur kunnen dan de knopen Mechelen-Noord en Mechelen-Zuid aantakken met tevens de mogelijkheid tot het creëren van een toegang tot industriezone Mechelen-Noord en een koppeling met de Uilmolenweg. De knoop Mechelen-Noord wordt heringericht ("superknoop") waarbij de R6 en N16-west als één doorgaande relatie wordt aangelegd.

Onderstaande figuur toont een mogelijk concept voor een herinrichting van complex Mechelen-Noord wanneer een volwaardige parallelstructuur wordt uitgebouwd.



Figuur 27: Complex Mechelen Noord: Concept met parallelwegen en potentiële ontsluiting ontwikkelingszones Mechelen III&IV

Primaire wegen

R6

Ter verbetering van de verkeersveiligheid worden de kruispunten van de R6 met de N1 Antwerpsesteenweg en de N14 Liersesteenweg aangepakt. Beide kruispunten worden ingericht als ongelijkvloerskruispunt. Hierdoor zal tevens ook de doorstroming op de R6 verbeteren.

Nieuwe tangente en aansluiting op E19

De nieuwe tangente krijgt een belangrijke verzamelende en verbindende functie ten zuiden van de stad. De rotonde ter hoogte van Technopolis vormt echter een potentiële bottleneck die het functioneren van de tangente kan verstoren. Dit knelpunt kan des te meer tot uiting komen met de realisatie van de ontwikkeling van Stuivenberg. Een optimalisatie van de betreffende knoop dringt zich op zodat het kruispunt voldoende capaciteit heeft om het verkeer te verwerken. De

Stad vraagt aan de wegbeheerder om een (voor)studie te starten voor de herinrichting van deze knoop. Vanuit het mobiliteitsplan doet de Stad enkele mogelijke suggesties aan de wegbeheerder AWW ter verbetering van het functioneren van de rotonde aan Technopolis:

- Creëren van een ongelijkvloerse kruising (tunnel of fly-over) van de B101 met de rotonde van Technopolis. De doorgaande beweging langs de B101 en de Tangent hoeft zo niet langer via de rotonde te rijden waardoor de algehele doorstroming er verbetert.
- Het uitbouwen van de Technopolisrotonde tot turborotonde met eventueel ook een rotonde ter hoogte van de aansluiting B101 x Brusselsesteenweg. Dit is conceptueel weergegeven in Figuur 28.



Figuur 28: Rotondeconcept voor B101 ter hoogte van Technopolis en aansluiting Brusselsesteenweg

N16

De N16 tussen E19 (Mechelen-Noord) en A12 (Willebroek-Zuid) heeft een belangrijke verbindende functie op Vlaams niveau. De weg is dan ook gecategoriseerd als primaire weg type I. De huidige weginrichting stemt hier evenwel niet mee overeen. Vanuit het mobiliteitsplan wordt de vraag gesteld aan de wegbeheerder om een studie op te starten waarin de opwaardering van de N16 wordt uitgewerkt. AWW heeft op de GBC aangegeven dat een uitbouw tot primaire weg type I waarschijnlijk een ander tracé impliceert (tracéstudie).

Secundaire wegen

N1 Antwerpsesteenweg

De Antwerpsesteenweg is geselecteerd als secundaire weg type III en fungeert als belangrijke fiets- en openbaar-vervoerverbindingen. De weg zal een meer kwalitatieve inrichting krijgen met specifieke aandacht voor de verkeersveiligheid en adequate fietsvoorzieningen. De doorstroming van het openbaar vervoer zal worden gestuurd door verkeerslichtenbeïnvloeding.

Lokale wegen

De inrichting van verschillende lokale wegen zal aangepakt worden. Hierbij zal er een sterke focus zijn op ruimtelijke kwaliteit die het verblijfskarakter moet versterken. Bij de overgang van verkeers- naar verblijfsgebied worden overgangspoorten voorzien die het gewijzigde karakter benadrukken. De voorzieningen voor voetgangers en fietsers worden algemeen opgewaardeerd.

Ook de verkeersveiligheid krijgt een belangrijke focus. Conflicterende bewegingen worden beter gepresenteerd en eventueel zelfs vermeden. Er wordt gestreefd naar een betere leesbaarheid met een weginrichting afgestemd op het snelheidsregime. Waar opportuun kunnen snelheidsremmende maatregelen worden voorzien.

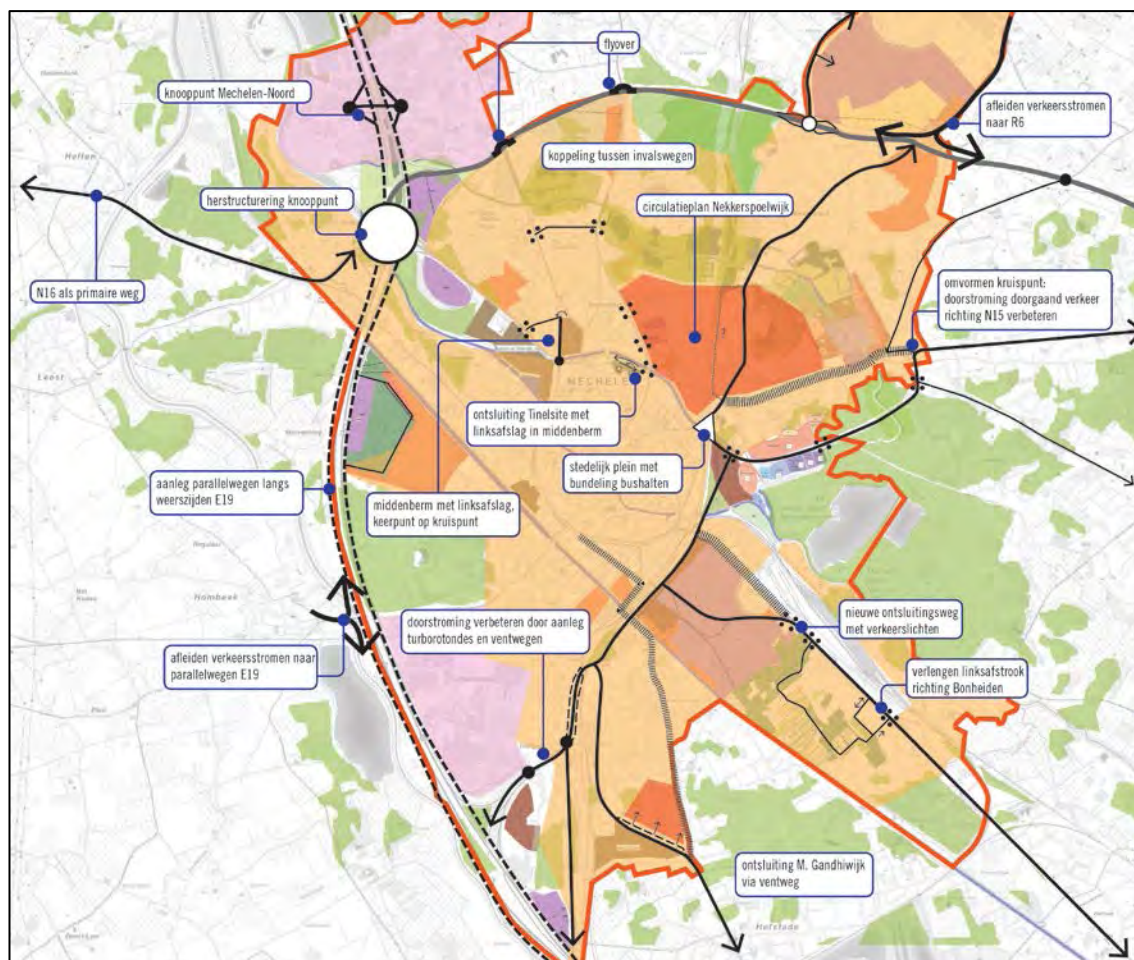
In gebieden gevoelig aan sluipverkeer (voornamelijk lokale wegen type III) is het nemen van circulatiemaatregelen (enkelrichtingsverkeer, knippen van relaties) een mogelijkheid.

Hieronder volgt een selectie van wegen (niet limitatief) waar een herinrichting wordt voorzien:

- Lokale wegen type I
 - Vesten: Afbouwen verkeersfunctie
 - N15 - kruispunt N15 x Putsesteenweg: Accentueren doorgaande beweging N15
 - Expoelstraat: Herinrichting volgens streefbeeld
 - N1 Brusselsesteenweg - kruispunt Carrefour: Verbeteren ontsluiting
 - N26 – kruispunt Trianonlaan: Herinrichting ifv betere doorstroming richting E19
- Lokale wegen type II
 - N14 Liersesteenweg: Doortochtaanpak
 - Grote Nieuwendijk: Doortochtaanpak
 - Nekkerspoelstraat: Doortochtaanpak
 - Tervuursesteenweg: Volgende fase herinrichting
 - Oude Brusselsesteenweg: Volgende fase herinrichting
 - Steenweg op Heindonk: Volgende fase herinrichting
 - Zemstweg: Aanpakken schoolomgeving en snelheidsproblematiek
 - G.de Stassartsstraat: Kwalitatieve opwaardering

Op volgende lokale wegen type III (en omgeving) zal specifieke aandacht gaan naar het aanpakken van sluipverkeer (selectie niet limitatief):

- Landbouwwegen Heffen/Leest/Hombeek
- Vinkstraat
- Wijk Nekkerspoel
- Omgeving Oude Liersebaan
- Omgeving Europalaan – Eggestraat
- Muizenhoekstraat



Figuur 29: Overzicht voorstel aanpassingen wegennet

7.2.4.2 Snelheidsplan

Zie Figuur B 10 in bijlage.

Gelet op de wegcategorisering en het lokaal functioneren van de wegen is het huidige geplande (maar nog niet volledig gerealiseerde) snelheidsplan in lijn met de vooropgestelde taakstelling.

Lokale verbindingswegen en hoger hebben in een snelheidsregime van 70 km/u, met afwijking in functie van de bebouwingsgraad. Verblijfsgebieden hebben een snelheidsregime van 50km/u. De binnenstad, woongebieden in de wijken en dorpen en de verschillende schoolomgevingen zijn gelegen in een zone 30.

7.2.4.3 Zwaar vervoer

Zie Figuur B 11 in bijlage.

Bij de opbouw van het vrachtrouten netwerk wordt de problematiek bekeken vanop twee niveaus. Vooreerst wordt de problematiek benaderd van op meso-niveau waarbij het vrachtverkeer van de grotere vrachtgenererende polen zo vlot mogelijk dient gedraineerd te worden naar het hogere wegennet. Dit vrachtrouten netwerk wordt vervolgens aangevuld met lokale vrachtroutes.

Deze vrachtroutes zijn eerder gericht op interlokale verbindingsrelaties (bijvoorbeeld keten-verplaatsingen bij distributieverkeer tussen gemeenten) en ontsluiting van lokale attractiepolen.

Vrachtroutes op meso-niveau

De opbouw van het vrachtrouten netwerk vertrekt van de attractiepolen op bovenlokaal niveau. Het netwerk voor het vrachtverkeer is erop gericht het vrachtverkeer zo snel mogelijk te draineren naar het hogere wegennet. Voor Mechelen betekent dit dat de belangrijkste oriëntatiepunten de E19, N16, R6 en N1 zijn (hoofdwegen en primaire wegen).

Het routeplan is opgenomen in Figuur B 11. In deze figuur is tevens een indicatieve scheidingslijn terug te vinden. Deze scheidingslijn geeft de oriëntering weer van het gebied in functie van het op- en afrittencomplex dat instaat voor de ontsluiting.

Tabel 10: Typologie vrachtroutes op meso-niveau

Symbol	Categorie	Betekenis
	Hoofdvrachtroute	Het hoofdvrachtrouten bestaat uit het vrachtrouten netwerk op macro-niveau. Dit netwerk omvat het hoofdwegennet en de primaire wegen type I. Deze vrachtroutes zijn bestemd voor doorgaand vrachtverkeer.
	Vrachtroute I	Het vrachtroute I zijn de schakels die noodzakelijk zijn om de attractiezones op meso-niveau te verbinden met het hoofdvrachtroute-netwerk.
	Vrachtroute II	Vrachtroute II zijn de schakels die belangrijke intern relaties verbinden, indien er geen alternatief op het vrachtroute I of het hoofdvrachtrouten netwerk aanwezig is of de omrijfactor te groot wordt.
	Vrachtroute III	Vrachtroute III zijn koppelstukken die noodzakelijk zijn om het netwerk te vervolledigen. Doorgaande regionale vrachtstromen dienen hier geweerd te worden. Daarom maken deze routes geen deel uit van het niveau vrachtroute I. Vrachtroutes type III zullen slechts uitzonderlijk voorkomen.

Hoofdvrachtroutes

De hoofdvrachtroutes zijn geënt op de hoofdwegen en primaire wegen type I. Voor het grondgebied Mechelen betekent dit de volgende selectie:

- E19
- N16 van E19 tot A12 (Willebroek-Zuid)

Vrachtroutes type I

- R6 van E19 tot Sint-Katelijne-Waver
 - Schakel tot Veilingzone en bedrijventone Mechelen-Noord
- N1 van E19 tot Motstraat
 - Schakel tot Arsenaal-site en bedrijventone Mechelen-Zuid



Vrachtroutes op micro-niveau

Het vrachtroutenetwerk op meso-niveau kan verder aangevuld worden met lokale vrachtroutes. De lokale vrachtroutes hebben onder andere de volgende functies:

- Mechelen (en de verschillende deelkernen) bereikbaar maken vanuit de buurgemeenten teneinde het distributieverkeer (ketenverplaatsingen) geen onnodige omwegen te laten maken.
- Ontsluiten van lokale attractiepolen en aansluiting geven met het hogere vrachtroutenetwerk.

De volgende categorieën worden gebruikt:

Tabel 11: Typologie vrachtroutes op lokaal niveau

Symbol	Categorie	Betekenis
	Lokale vrachtroute type I	Dit zijn lokale vrachtroutes met voornamelijk een verbindende functie (bijvoorbeeld distributieverkeer) op (inter)lokale niveau (bijvoorbeeld tussen deelkernen, kleinhandelsconcentraties, lokale bedrijventerreinen).
	Lokale vrachtroute type II	Dit zijn lokale vrachtroutes voornamelijk gericht op de lokale ontsluiting van lokale attractiepolen (bestemmingsverkeer).

Lokale vrachtroutes type I

Deze vrachtroutes hebben voornamelijk een verbindende en verdelende functie op lokaal niveau. De volgende wegsegmenten worden geselecteerd:

- Vesten (R12).
 - Stedelijke verdeelfunctie vrachtverkeer in functie van de handelsactiviteiten in en rond het centrum.
- N1 Antwerpsesteenweg tussen R12 en R6 en Schaliënhoevedreef
 - Verbinding tussen Mechelen en Walem.
 - Ontsluiting van handelsactiviteiten langsheen de Antwerpsesteenweg
 - Schakel tot bedrijventone Mechelen-Noord vanaf R6
- Blarenberglaan-Schaliënhoevedreef
 - Ontsluiting bedrijventone Mechelen-Noord
- N14 Liersesteenweg tussen R12 en R6
 - Verbinding tussen Mechelen en Sint-Katelijne-Waver (Elzenstraat).
 - Ontsluiting van Telenet-site en het nieuwe ziekenhuis.
- N15 Douaneplein-Nieuwstraat tussen R12 en Bonheiden
 - Verbinding tussen Mechelen en Bonheiden.
 - Ontsluiting van de Nekkerhal en Nekkerpoort.
- Tangent van Motstraat tot N15

- Verbindende functie van Tangent met N15
- N16 van E19 tot de Vesten
 - Schakel tot het centrumgebied Mechelen
- Motstraat en N26 Leuvensesteenweg tussen Tangent en Boortmeerbeek
 - Verbinding tussen Mechelen en Boortmeerbeek.
 - Ontsluiting van Arsenaalsite en Dry-port Muizen.
- Jubellaan N227 tussen Tangent en Hofstade (Zemst)
 - Verbinding tussen Mechelen en Hofstade.
 - Ontsluiting van activiteiten langs Jubellaan.
- N1 Brusselsesteenweg tussen Tangent en Zemst
 - Verbinding tussen Mechelen en Zemst.
 - Ontsluiting van handelsconcentratie langs de N1 Brusselsesteenweg.
- Uilmolenweg tussen N1 en Hombeeksesteenweg en N16
 - Ontsluiting van ontwikkeling Stuivenberg.
 - Ontsluiting bedrijvenzone Mechelen-Zuid
 - Verbinding met de N16.

Tussen Hombeek en Kapelle-op-den-Bos is er een potentiële as voor de interne relatie tussen beide kernen, namelijk via Mechelseweg-Bankstraat-Gijsbeekstraat. Deze relatie is eveneens mogelijk via de N16 doch met een vrij grote omrijfactor. De lokale route tussen Hombeek en Kapelle-op-den-Bos vormt echter een parallelle route aan de drukke N16 waardoor de route potentieel ongewenst doorgaand vrachtverkeer zou kunnen aantrekken. Het kwantificeren van deze problematiek vraagt echter om bijkomend onderzoek. Als vertrekpunt wordt uitgegaan om deze doorgaande relatie niet te faciliteren.

Lokale vrachtroutes type II

Onder andere volgende wegsegmenten worden geselecteerd (niet limitatief):

- N15a Nekkerspoelstraat - Putsesesteenweg
 - Ontsluiting van de handelsactiviteiten te Nekkerspoel, Pasbrug en de lokale bedrijvenzone (Maanstraat)
- Leopoldstraat – H.Consciencestraat
 - Ontsluiting van de activiteiten in de Leopoldstraat, H.Consciencestraat en de voorzijde van de stationsomgeving.
- Antoon Spinoystraat en Egide Walschaertsstraat
 - Ontsluiting van bedrijvenzone met verbeterde scheiding tussen bedrijvenzone en woonzone.
- Leuvensesteenweg – Smisstraat – Hanswijk de Bercht
 - Ontsluiting van het containerpark te Hanswijk de Bercht
- Molenbeekstraat en Mechelseweg

- Ontsluiting van respectievelijk de kernen Leest en Hombeek
- N1 Antwerpsesteenweg tussen Schaliënhoevedreef en Rumst
 - Ontsluiting van de kern van Walem.

Aangezien lokale vrachtroutes type II zorgen voor de bediening van lokale (soms individuele) bedrijven of handelszaken zijn er vele vrachtroutes type II mogelijk. Bovenstaande selectie geeft een aanzet voor de voornaamste attractiepolen. De selectie is niet limitatief gelet op de veelheid van potentiële attractiepolen.

Als algemene aanpak voor specifieke behoeftes dient men de volgende uitgangspunten te hanteren:

1. Vrachtverkeer dient maximaal geleid te worden langs de vrachtroutes op meso-niveau (hoofdvrachtroutes, vrachtroutes type I, vrachtroutes type II en vrachtroutes type III).
2. Aanvullend kan in functie van de herkomst en bestemming ook gebruik gemaakt worden van lokale vrachtroutes type I als verbindende of ontsluitende vrachtroute.
3. Indien het bovenstaande vrachtroutenetwerk (lokale vrachtroutes I en hoger) ontoereikend is om de bestemming te bereiken, mag pas uitgeweken worden naar aanvullende routes. Deze routes dienen langs wegen te gaan met de hoogste draagkracht en met de laagste negatieve impact op de kwetsbare gebieden. Dit zijn vaak lokale wegen type I of II.
4. Indien men echter dient uit te wijken naar lokale wegen type III en de attractiviteit van vrachtverkeer van de betreffende attractiepool hoog is, dient men te evalueren of deze bedrijvigheid gefaciliteerd moet worden of eerder een afbouw en herlocatie van de bedrijvigheid gewenst is.

Stedelijke distributie

Duurzame logistiek moet zijn ingang vinden in de stad:

PIEK 2

Vlaanderen is gestart met een nieuw project rond stedelijke distributie, PIEK 2, waaraan ook de stad Mechelen deelneemt. Enerzijds is het project gericht op het stil en duurzaam laden en lossen van goederen in steden en gemeenten tijdens de vroege ochtend en de late avond. Anderzijds is er aandacht voor een betere samenwerking en dialoog over de globale problematiek rond goederenvervoer in steden en gemeenten.

Cyclelogistics Ahead

De stad Mechelen neemt deel aan het Europees project Cyclelogistics Ahead. Dit project heeft als doel het gebruik van cargobikes of fietskoeriers te verhogen in stedelijke distributie als duurzame manier om goederen te transporteren in een stedelijke omgeving.

Spoorontsluiting

Er wordt vanuit het mobiliteitsplan de suggestie gemaakt om een onderzoek te voeren naar de haalbaarheid van de uitbouw van een overslagpunt aan bedrijvzone Mechelen-Zuid. De idee stelt voor om aan de zuidzijde van spoorlijn 53 uitwijksporen te voorzien met een overslagzone tussen de Uilmolenweg en Geerdegem Schonenberg. En andere suggestie stelt voor om de haalbaarheid te onderzoeken van een spoorontsluiting voor de bedrijvzone Veiling (te Sint-Katelijne-Waver). Het creëren van een spoorontsluiting voor deze grote bedrijvzones kan bijdragen in het reduceren van het vrachtverkeer over de weg.

7.2.4.4 Signalisatie

Tonnagebeperking

De selectie van een netwerk voor zwaar vervoer maakt het mogelijk beperking in te stellen voor (doorgaand) vrachtverkeer, met uitzondering van lokale bediening. Daarbij is er behoefte aan beperking van het vrachtverkeer op wegen die door hindergevoelige of kwetsbare gebieden gaan, zoals woongebieden en natuurgebieden.

In principe kan een beperking voor het vrachtverkeer worden ingesteld op alle wegen die geen deel uitmaken van het vrachtroutenetwerk (voornamelijk lokale wegen type III). Ook hier zal uiteraard rekening gehouden worden met plaatselijke bediening en met bijvoorbeeld openbaar vervoer en landbouwverkeer. Ook op alle lokale vrachtroute type II (uitgezonderd industriële ontsluitingswegen) kan in principe een tonnagebeperking worden opgelegd wanneer dit de coherentie van de zones met tonnagebeperking verhoogt (gezien deze routes enkel gebruikt dienen te worden door bestemmingsverkeer).

Parkeergeleiding

Om het parkeerzoekverkeer in de binnenstad te minimaliseren investeerde de stad in een performant parkeergeleidingssysteem. Het nieuwe systeem werd operationeel in het voorjaar van 2014. Het parkeergeleidingssysteem bestaat uit volledig dynamische borden wat toelaat om ook andere relevante informatie te verspreiden (omleidingen, evenementen, gevaarlijke situaties, ...). Daarnaast wordt ook een applicatie gelanceerd waarmee men online de parkeerstatus kan raadplegen van de verschillende parkings.

Bewegwijzering

Algemeen

Bij de bewegwijzering van doorgaande relaties, plaatsen, functies, ... zal de wegencategorisering steeds fungeren als basis leidraad voor de bepaling van de gewenste rijroute. Het is immers de bedoeling om het verkeer maximaal te geleiden langs wegen met de hoogste categorie teneinde de druk op de verblijfsfunctie tot een minimum te beperken (bijvoorbeeld sluipverkeer).

Bedrijventerreinen

De bewegwijzering van en op de belangrijkste bedrijventerrein wordt herbekeken en afgestemd met het vrachtrouteplan. Gelijktijdig zal er ook een communicatieactie gevoerd worden naar de gewenste vrachtroutes (vrachtrouteplan) voor de betrokken bedrijven.

Snelheidsregimes

Het snelheidsplan zoals voorgesteld in sectie 7.2.4.2 is nog niet volledig gerealiseerd op het terrein. De ambitie is er evenwel om dit op relatief korte termijn effectief te realiseren.

7.2.5 Werkdomein B5: Parkeerbeleid

7.2.5.1 Krachtlijnen

De openbare ruimte is per definitie beperkt en bijgevolg kostbaar. Het openbaar domein moet bovendien bruikbaar zijn voor iedereen en dient verschillende rollen te vervullen (parkeren, verblijven, spelen, ontmoeten,...). Het overmatig gebruiken van deze ruimte voor parkeren leidt dan ook tot een eenzijdig gebruik en tot een beperking voor de invulling van de overige functies. Bij het herinrichten van het openbaar domein moet men dan ook een evenwicht zoeken tussen de verschillende functies waarbij, naast leefkwaliteit, verblijfswaarde en veiligheid, ook aandacht wordt besteed aan parkeren. Bovendien dient men ook de nodige aandacht te hebben voor de kwaliteit van de beschikbare parkeerplaatsen.

STOP-principe en duurzaam parkeerbeleid

Aangaande het autoparkeerbeleid vormen het STOP-principe en een duurzaam parkeerbeleid de basis uitgangspunten. Om de stad bereikbaar en leefbaar te houden moet men het selectief autogebruik aanmoedigen. Het parkeerbeleid kan hierin het mobiliteitsbeleid ondersteunen doordat automobilisten via de beperkte parkeerduur, de loopafstand tot de bestemming, de beschikbaarheid en de kostprijs van een parkeerplaats kunnen worden aangezet om zich volgens het STOP-principe te verplaatsen. Duurzaam parkeren impliceert tevens een bereikbaarheid waarbij overbodig en ongewenst autogebruik ontmoedigd wordt ten voordele van andere verplaatsingsmodi. Het parkeerbeleid is daarbij ook gedifferentieerd naar de verschillende doelgroepen (bewoners, bezoekers, werknemers).

7.2.5.2 Evolutie naar een meer autoluwe en kwaliteitsvolle binnenstad

Er wordt verder onderzocht hoe het autoluwe en autovrije gebied in de binnenstad kan worden vergroot zonder dat dit de verschillende functies in dit gebied negatief beïnvloed worden. De uitbreiding van het autoluwe gebied moet mee bijdragen tot een duurzame mobiliteit en heeft gevolgen voor de parkeerstructuur in de binnenstad. Een afstemming van het parkeerplan op de uitbreiding van het autovrije gebied is noodzakelijk. Het parkeerplan moet toelaten deze uitbreiding van het autoluwe gebied te realiseren zonder het functioneren van de aanwezige functies negatief te beïnvloeden. De bereikbaarheid (eventueel op enige afstand voor de wagen) moet gegarandeerd blijven. Specifieke aandacht gaat naar bewonersparkeren.

Bij de heraanleg van straten en pleinen in de binnenstad en stationsomgeving is de ruimtelijke kwaliteit een belangrijke vereiste. Ook dient er bijkomende ruimte te worden gecreëerd voor de zachte weggebruikers, alsook als aangename verblijfsruimte. Het 'uitdunnen' van straatparkeren is in het kader van een kwaliteitsvolle inrichting van openbaar domein soms aangewezen. Voor de verschillende doelgroepen dient een gepaste parkeeroplossing te worden geboden (bewoners, bezoekers,...). Daarnaast moet het nieuwe parkeerplan inspelen op de verdere ontwikkeling van Mechelen binnen verschillende domeinen: demografische groei, commerciële ontwikkeling, scholen,...

7.2.5.3 Gebiedsgerichte benadering en maatwerk

Mechelen kiest voor een gebiedsgerichte aanpak. Een wijziging van een parkeersituatie leidt immers bijna altijd tot een verschuiving van het parkeergedrag met soms ongewenste effecten tot gevolg op nabijgelegen gebieden. Ook vereisen verschillende deelgebieden een eigen set aan maatregelen (maatwerk) omwille van het specifiek karakter ervan (functies, aanwezige parkeerinfrastructuur,...).

Binnenstad en stationsomgeving

Dit gebied omvat de binnenstad en de stationsdriehoek. Dit gebied wordt gekenmerkt door enerzijds het historische centrum en het commerciële hart van de stad en anderzijds door een grote woondensiteit met minder functies.

Historische centrum – commerciële hart

Op het vlak van parkeren wordt dit gebied gekenmerkt door een vrij hoge aanwezigheid van off-street parkeervoorzieningen en relatief weinig parkeerplaatsen op straat. Op straatniveau wordt de voorkeur gegeven aan kortparkeren voor bezoekers overdag en bewoners 's avonds en 's nachts. Langparkerende bezoekers kunnen ook in het centrumgebied terecht maar dienen eerder gebruik te maken van de verschillende openbare parkings.

Het off-streetparkeren van bewoners zal gestimuleerd worden (bv. goedkopere bewonersabonnementen in ondergrondse parkings). Minder gunstig bereikbare parkings worden omgevormd tot abonnements- of bewonersparkings⁸.

In zones met een hoge concentratie aan commerciële functies kan het regime van een commerciële straat ingevoerd worden. Hier geldt een beperkte parkeertijd. Ook houders van een bewonerskaart mogen niet op deze parkeerplaatsen parkeren. Uiteraard kunnen de bewoners wel een bewonerskaart krijgen, doch deze is enkel geldig in de omliggende straten. Het regime is enkel van toepassing gedurende bepaalde venstertijden. Zo kunnen bewoners hier bijvoorbeeld 's avonds wel parkeren.

Buurten met hoge woondensiteit

Het gebied wordt op het vlak van parkeren gekenmerkt door relatief weinig parkeerplaatsen op straat, maar ook de parkeergelegenheid off-street is in dit gebied beperkt.

Er is vaak een onaangepaste balans tussen het aantal beschikbare parkeerplaatsen en de vraag naar bijkomende stallingplaatsen omwille van het groeiende autobezit. Het is echter belangrijk om ook de rol van de eigenaar/bewoner te benadrukken. Het is duidelijk dat, indien men niet beschikt over een private parkeervoorziening, men moet aanvaarden dat de beschikbare openbare parkeerplaatsen niet steeds vlak voor de deur gelegen zijn. Bovendien is het aantal parkeerplaatsen op openbaar domein per definitie beperkt.

Op het openbare domein ligt de nadruk op bewonersparkeren, aangevuld met kortparkeren. Langdurig parkeren gebeurt bij voorkeur aan de rand op de randparkings.

Vesten

De Vesten vormen de historische ringstructuur rond de binnenstad. In het westen en het zuiden heeft deze infrastructuur een grote on-street parkeercapaciteit. Daarnaast worden de Vesten ook gekenmerkt door een hoge woondensiteit (op de Vesten zelf, maar ook in de onmiddellijke omgeving van de Vesten) en verscheidene andere functies (vrije beroepen, diensten, bedrijven,...). Het off-street parkeren in openbare parkeerfaciliteiten is in het oosten aanzienlijk en in het zuidwesten eerder beperkt.

⁸ Dit zal zorgen voor een vermindering van de parkeercapaciteit gericht op rotatie. MOW-BMV maakt de opmerking of het überhaupt wel wenselijk/mogelijk is het rotatieparkeren te behouden in de binnenstad op lange termijn.

De Vesten wordt aanzien als drager voor het parkeeraanbod voor de binnenstad. Het parkeeraanbod langsheen de Vesten zal wijzigen onder meer met de herinrichting van de Vesten en het supprimeren van Zandpoortvest parking 1. Anderszijds komt er een bijkomend parkeeraanbod aan de Tinelsite, Zandpoortvest parking 2 en Speecqvest. Het bijkomende parkeeraanbod fungeert hoofdzakelijk in functie van de bijkomende ontwikkelingen aan de Vesten en in de binnenstad. Daarnaast compenseert het het verminderde parkeeraanbod in de binnenstad. Ook op de westelijke Vesten dient gebundeld parkeren/off street parkeren verder te worden onderzocht in het kader van de herinrichting van de Vesten (met minder straatparkeren).

Het on-streetparkeren langsheen de Vesten is voornamelijk gericht op kort- en middellangparkeren, naast het bewonersparkeren. Langparkeerders worden eerder naar de off-streetparkeervoorzieningen verwezen.

Woonwijken rond het centrum

In woonwijken rondom de binnenstad en stationsomgeving is er eveneens vaak een onaangepaste balans tussen het aantal beschikbare parkeerplaatsen en de vraag naar bijkomende stallingplaatsen. Ook hierbij is de rol van de eigenaar/bewoner niet te onderschatten. Ook in deze dichtbevolkte woonwijken is het zo dat, indien men niet beschikt over een private parkeervoorziening, men moet aanvaarden dat de beschikbare openbare parkeerplaatsen niet steeds vlak voor de deur gelegen zijn. Bovendien is het aantal parkeerplaatsen op openbaar domein ook in deze wijken per definitie beperkt.

Blaauwe zone wordt voorzien in de woonwijken rond het centrum, om het verdringingseffect van de betalende zone van het centrum tegen te gaan. De blauwe zone wordt beperkt in omvang. Voor het probleem van de beperkte parkeercapaciteit wordt gezocht naar buurtparkings ten behoeve van bewoners.

Dorpskernen

In de dorpskernen is er ook een –zij het eerder beperkte- centrumfunctie met een zekere aantrekkingskracht. Hierdoor kan er lokaal een verhoogde parkeerdruk zijn. De problematiek is er echter beperkt in grootte en oppervlakte en vereist geen globale maatregelen. Indien er structurele knelpunten ontstaan, dan zal dit locatiespecifiek aangepakt worden.

Overige

Specifieke locaties en situaties (evenementen, nabij grote attractiepolen, ...)

Specifieke problematieken in de directe omgeving van grote attractiepolen zoals de stations en de Nekkerhal kunnen een zeer specifieke regeling vragen. In deze omgevingen wordt anders de parkeerbalans verstoord tussen het bewonersparkeren en pieken van het parkeren van bezoekers (bij evenementen; pendelaars). In de omgeving van het station kan de regeling passen binnen een 'gewone' blauwe zoneregeling terwijl in de omgeving van de Nekkerhal het parkeerregime meer specifieke maatregelen vereist (evenementen op andere tijdstippen).

7.2.5.4 Doelgroepenbeleid

Bewoners

Onder bewonersparkeren wordt verstaan het parkeren en/of stallen van een eigen voertuig in de omgeving van de eigen woning. In buurten waar er een tekort is aan parkeerplaatsen voor

bewoners, worden in de toekomst oplossingen gezocht naar meervoudig gebruik van off-street parkeergelegenheid (vb. bewonersabonnementen in ondergrondse parkings, dubbelgebruik private parkings) of worden buurtparkings gebouwd. De wandelafstanden tussen woonplaats en parkeerplaats dienen beperkt te blijven.

Het uitbreiden van een beperking van de parkeerduur in tijd (ook avondsituatie) dient in een aantal buurten (stationsbuurt, omgeving uitgangsbuurt, omgeving cultuurcentrum,...) onderzocht te worden.

Bij het invoeren van laad- en loszones of ultrakort parkeren wordt deze regeling in tijd beperkt zodat deze plaatsen vrijkomen op de overige tijdstippen en gebruikt kunnen worden voor bewonersparkeren.

Kort- en middellang parkerende bezoekers

De aanvaardbare loopafstand tussen een parkeerplaats en de bestemming is afhankelijk van de duur van het bezoek en het bezoekmotief. Voor het dagdagelijks winkelen (runshoppen) is de aanvaardbare afstand tussen de parkeerplaats en de winkel veel kleiner dan voor een dagje shoppen (funshoppen). Door het invoeren van een beperkte parkeertijd, creëert men meer rotatie van geparkeerde auto's. Zo vinden kortparkeerders sneller een parkeerplaats in de buurt van hun bestemming. Het regime van een commerciële straat kan hier een meerwaarde bieden. Middellang parkerende bezoekers worden eerder naar de parkings geleid.

Lang parkerende bezoekers, werknemers, pendelstudenten, toeristen

Langparkeerders dienen in private parkeervoorzieningen te parkeren of moeten een parkeerplaats vinden aan de rand van het centrum en eventueel op grotere afstand van het centrum (Park&Ride – Park&Bike) zodat het centrum niet meer met dit verkeer belast wordt:

- Randparking nabij centrum: ganse dag parkeren mogelijk – gratis of laag tarief, met aandacht voor looproutes van en naar het centrum
- Randparkings op grotere afstand van centrum: onbeperkte parkeerduur – gratis, met goede verbindingen met openbaar vervoer en fiets van en naar het centrum
- Langparkerende bezoekers die toch in het centrum wensen te parkeren dienen zich zo veel mogelijk in de ondergrondse parkings te parkeren aan een hoger tarief.

Kotstudenten, langdurige verblijvers zonder bewonerstatuut

Voor langdurig parkeren wordt deze doelgroep verwezen naar de randparkings of dient er privé een oplossing gezocht moet worden.

Personen met een handicap

Op openbare parkeerplaatsen zijn personen met een handicap vrijgesteld van de eventuele parkeerduurbeperking en van betalend parkeren. Als personen met een handicap in een ondergrondse parkeergarage parkeren geldt deze vrijstelling niet. De controle op het misbruik van de parkeerplaatsen voorbehouden voor personen met een handicap is een politionele bevoegdheid. Controle hiervan is belangrijk.

De parkeerplaatsen voor personen met een handicap worden op het openbaar domein ingericht (niet in ondergrondse parkings) en worden zorgvuldig over de stad in functie van het aanbod aan parkeergelegenheid en van functies/diensten gespreid.

Leveranciers

Toeleveringen zijn belangrijk voor een bedrijf of handelszaak. In een stadscentrum of woonwijk worden toeleveringen mogelijk gemaakt waar nodig met eventueel specifieke maatregelen, zoals laad- en loszones, maar deze worden wel beperkt tot bepaalde venstertijden. Bedrijven moeten proberen om de laad- en losproblematiek in pandig op te lossen.

Bij het beoordelen van een aanvraag voor een laad- en loszone zal ook in de toekomst gekeken worden naar 3 aspecten:

- De leefkwaliteit in de buurt
- De economische aspecten (werkgelegenheid,...)
- Mogelijkheid tot meervoudig gebruik (andere bedrijven,...)

Er zal zoveel mogelijk gewerkt worden met venstertijden waarbinnen het laden en lossen wordt toegelaten. Dit beperkt de overlast en bovendien kunnen deze zones 's avonds gebruikt worden voor bewonersparkeren.

7.2.5.5 Differentiëren naar specifieke voertuigcategorieën

Fietsen

De stad Mechelen wil het fietsgebruik stimuleren, waarbij ook het voorzien van voldoende fietsparkeerplaatsen belangrijk is. De Stad wil daarom voldoende fietsenstallingen aanbieden. In het centrum wordt onderzocht of een grote overdekte (bewaakte) fietsenstalling kan voorzien worden. Ook zal de nodige aandacht gaan naar andere fietstypes (bijvoorbeeld bakfietsen).

Autocars

Er worden een aantal beperkte plaatsen voor op- en afstappen van touringcars in het centrum (Veemarkt, Stassartstraat) voorzien. De parkeerplaatsen (voor langere tijd) worden aan de rand voorzien. Momenteel wordt hiervoor het Douaneplein ingeschakeld. Naar de toekomst toe zal worden gezocht naar een alternatieve of bijkomende locatie voor het parkeren van autocars.

Taxi's

Voorbehouden parkeerplaatsen voor taxi's worden in samenspraak met de taxisector vastgelegd. Onder meer nabij knooppunten van het openbaar vervoer en nabij belangrijke attractiepolen worden er taxistandplaatsen ingericht.

Vrachtwagens

Bij het instellen van een parkeerreglementering wordt er gebruik gemaakt van de verkeersborden E9+3,5t (= parkeren uitsluitend voor personenauto's, bestelwagens en lichte vrachtwagens). Hierdoor voert men samen met de beperkte parkeertijd een parkeerverbod in voor vrachtauto's, Parkeermogelijkheden voor zware vrachtwagens zijn er langs de Jubellaan, de Slachthuislaan, de Uilmolenweg, de Zandvoortstraat en het Douaneplein. Het vrachtwagenparkeren op industriezones Mechelen-Noord en Mechelen-Zuid vormen wel steeds meer een probleem. Ook op het Douaneplein neemt het vrachtwagenparkeren toe.

Een bijkomende vrachtwagenparking aan de rand van de stad is gewenst. Hiervoor zal een onderzoek worden opgestart.

Parkeernormen

Om de parkeer- en stallingsproblematiek ook in de toekomst te kunnen blijven beheersen, is het wenselijk dat de stad bij nieuwe projecten een parkeernorm oplegt voor het realiseren van parkeer- en stallingsplaatsen, laad- en loszones en fietsenstallingen. De Stad zal daarom eigen parkeernormen, zowel voor fiets als voor auto's en gedifferentieerd naar functie en locatie, opnemen in de nieuwe bouwverordening.

Belangrijk hierbij is dat gemotiveerde afwijkingen kunnen worden toegestaan en waar mogelijk kan men een nieuwe opportuniteit gebruiken voor het opvangen van de parkeerbehoefte van naburige functies of om de parkeerdruk op bestaande wijken te laten afnemen.

7.2.5.6 Park&Ride

Om de parkeerdruk in het stadscentrum en de daaraan gekoppelde verkeersstromen te beheersen is het wenselijk ook parkeeroplossingen aan de rand van de stad op enige afstand van het centrum aan te bieden. Bij zulke Park&Ride parking gebeurt het natransport via een openbaar vervoersverbinding tussen de parking en het centrum.

Succesfactoren

Vanuit de CROW-literatuur⁹ worden vier criteria aangereikt die in belangrijke mate het succes van een P&R bepalen. Deze criteria zijn tijd, geld, ruimte en communicatie, en bepalen de aantrekkelijkheid van een overstap tussen twee modi. Deze factoren spelen in op de essentiële schakels van de verplaatsingsketen in relatie tot P&R:

- Het parkeren op de P&R;
- Het natransport per OV en/of fiets;
- De eventuele autoverplaatsing tot het centrum.

Met betrekking tot de factor tijd is het belangrijk dat zowel de P&R-parking als het natransport snel en makkelijk bereikbaar zijn. Daarnaast is ook de frequentie van het natransport van belang. Bij voorkeur worden 6 tot 8 ritten per uur aangeboden, 4 ritten per uur is een absoluut minimum. Vertraging door filevorming en/of het zoeken naar een parkeerplaats zijn dan weer elementen die minder gunstig zijn om de hele rit per auto te maken en stimuleren het gebruik van een P&R.

Ook de factor geld speelt mee in de combinatie parkeerkost - kost voor natransport. De kosten van parkeren op de P&R-parking plus de kosten voor het natransport moeten gelijk zijn aan of minder zijn dan de kosten van parkeren op de bestemming. Tevens kunnen de tarieven worden afgestemd op de verschillende doelgroepen die van de P&R gebruik maken. Een hoge parkeerkost op de bestemming zal het gebruik van de P&R-site stimuleren.

Een optimale ligging van de P&R-parking is essentieel voor een succesvolle P&R: Tussen de herkomst en de bestemming van de gebruiker en vóór een doorstromingsknelpunt, bijvoorbeeld aan het einde van een structurele file. Het natransport kan via allerlei ruimtelijke maatregelen een tijdsvoordeel verschaffen. Vrije busbanen, prioriteit aan verkeerslichten... helpen om een knelpunt te ontwijken waar dit door de autogebruiker niet kan. Een hoge parkeerdruk op de bestemming zal het gebruik van P&R stimuleren.

⁹ 'Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement - Park & Ride (P+R) in het buitenland', CROW

Naast openbaar vervoer kan ook de fiets een belangrijke rol spelen in dit natransport. De combinatie van een vlotte en veilige verbinding tussen de P&R en het centrum en de nodige fietsenstallingen maakt van de fiets een belangrijke aanvulling op het openbaar vervoer. Dit klan nog verder versterkt worden door ook leenfietsen aan te bieden.

Tenslotte is communicatie belangrijk om het gebruik van P&R te stimuleren. De site zelf dient duidelijk te worden gesignaleerd. Ook informatie met betrekking tot het natransport (vertrekuren op de P&R – site maar ook via andere kanalen zoals internet, kranten, folders...) maakt het gebruik van P&R aantrekkelijker. Actuele informatie betreffende de bezetting in andere parkings en congestie maken de automobilist bewust van de actuele situatie en stimuleren het zoeken naar een alternatief zoals het gebruik van P&R.

Uitbouwen Park&Ride

De stad zal de haalbaarheid onderzoeken naar het uitbouwen van een (of meerdere) park&ride parkings. De volgende locaties worden aangedragen als mogelijke locaties met een hogere potentie:

- Omgeving complex Mechelen-Zuid (bijvoorbeeld parking Technopolis of omgeving)
- Omgeving complex Mechelen-Noord
- Omgeving Nekkerpoort (bijvoorbeeld parking Nekkerhal)

7.3 Werkdomein C: Flankerende maatregelen

7.3.1 Werkdomein C1: Vervoersmanagement met bedrijven, scholen, evenementen

7.3.1.1 Vervoersmanagement woon-werkverkeer

Zowel de bedrijventerreinen Mechelen-Noord, -Zuid als Park van Rhageno zijn vrijwel uitsluitend gericht op de auto. Op het vlak van sensibilisering is er dus heel wat werk aan de winkel, en dit kan enkel mits een sterke stimulans en ondersteuning van de stad. Hierbij gaat het niet enkel om personeel, maar ook om bezoekers die zich grotendeels per auto verplaatsen en heel wat verkeersproblemen veroorzaken.

Sensibilisering van de bedrijven dient gericht te zijn op:

- Een mobiliteitsgericht locatiebeleid voor nieuwe vestigingen. Het gebruik van MOBER (MOBiliteitsEffectenRapport) is een belangrijk instrument.
- Het kanaliseren van zwaar verkeer (kortste en minst hinderlijke route naar hoofdwegennet).
- Stimuleren van alternatieve verplaatsingswijzen voor personeel en bezoekers (openbaar vervoer, fiets).

Voor zover mogelijk wordt een globale aanpak gestimuleerd, waarbij verschillende acties deel uitmaken van een samenhangend bedrijfsvervoerplan of autokilometersreductieplan, liefst in samenwerking tussen verschillende bedrijven per zone. Indien dit niet direct lukt, kan gestart worden met een beperkt aantal concrete en haalbare initiatieven die leiden tot zichtbare resultaten op korte termijn.

7.3.1.2 Vervoersmanagement woon-schoolverkeer

Het betreft het organiseren van een overleg waarop alle directies, leerkrachten en oudercomités uitgenodigd worden. Mogelijke agendapunten zijn:

- Bespreking van resultaten scholenenquête.
- Info over beleidsplan en actieplan.
- Aanreiken van mogelijkheden om vanuit scholen aan mobiliteitsplanning te doen (met voorbeelden van elders).
- Peilen naar bereidheid om initiatieven te nemen, al dan niet in samenwerking met de stad en andere scholen.

Schoolvervoerplannen

In 2008 werden schoolvervoerplannen opgemaakt voor de Mechelse scholen. Doel van de schoolvervoerplannen is het aandeel duurzame verplaatsingen te laten toenemen en zo de verkeersveiligheid in de schoolomgeving te vergroten. In samenwerking met de scholen wordt eerst de vervoerswijze van de leerlingen in kaart gebracht. Daarop volgt een vragenronde om de probleempunten in de schoolomgeving en op de routes er naartoe vast te stellen. Op basis van die probleempunten wordt een actieplan uitgewerkt met zowel sensibilisatie, campagnes als eventuele infrastructurele maatregelen. Er volgt uiteraard een evaluatie om de invloed van deze maatregelen vast te kunnen stellen.

Heraanleg schoolomgevingen

Sinds 2005 legt de stad Mechelen jaarlijks een aantal schoolomgevingen aan van basis- en kleuterscholen. De aanleg gebeurt steeds in overleg met de school en volgens een herkenbaar principe.

- Wegversmalling (d.m.v. plantvakken)
- Voetpaduitstulping om de opstelruimte voor de school te vergroten.
- Aanleg van de straat in rode betonstraatstenen met aan begin en einde wit/zwart blokpatroon.

Acties in het kader van duurzaam naar school

In het kader van "duurzaam naar school" worden er verschillende verkeersacties georganiseerd.

- Informatieavond organiseren om ouders te informeren over de bevoegdheid van de GO's.
- Eén gezamenlijke folder voor alle Mechelse scholen met o.a. volgende thema's:
 - Wat doet de Gemachtigde Opzichter aan de schoolpoort.
 - Alle Mechelse scholen maken werk van verkeersveiligheid.
 - Sensibiliseren van ouders om kinderen te voet of per fiets (begeleid) naar school te laten komen.
 - Wat doet de lokale politie en de Stad Mechelen in het kader van verkeersveiligheid.
- Affiches, publicaties en ander sensibilisatiemateriaal. Verkeerseducatieve nieuwjaarskaarten van de gemeenschapswachten. Een soort van jaarkalender met tips en informatie over veilig verkeer van en naar de school. Voor de kleuters worden per school didactische posters voorzien. Het betreffen sensibiliserende posters voor voetgangers: 'Op de Stoep' en 'Om over te Steken'.

- Gepersonaliseerde spandoeken 'veilig schoolbegin' aan alle basisscholen.
- Filmen van eigen schoolomgeving om op basis hiervan de leerlingen de aandacht te vestigen op de verkeers(on)veiligheid in de schoolomgeving.
- Bezoek van de politie aan de scholen. Concrete doelgroep 3de kleuterklas.
- Scholen/klassen gaan op bezoek bij de politie. Doelgroep: 3de en 4de leerjaar (2de graad).
- 'Sandwichman' en Straatacties:
 - Door middel van 'sandwichmannen' automobilisten wijzen op hun (eventueel) gevaarlijk rijgedrag en aanduiden dat ze zich in een schoolomgeving bevinden.
 - 'De Groene Ridder' is een "bon-bon-actie", waarbij 'juistparkeerders' in de schoolomgeving een beloning krijgen en de foutparkeerders krijgen een boete.
 - Via poppen, voorzien met een affiche, ter hoogte van de school de automobilisten waarschuwen om hun rijgedrag aan te passen in de schoolomgeving.
- Preventieve fietscontroles in de basisscholen. Doelstelling is dat kinderen er op gewezen worden dat het belangrijk is om met een veilige fiets te rijden. Wanneer de fiets in orde is worden ze beloond. Bij tekortkomingen wordt dit schriftelijk gemeld, zodat de ouders de fiets van hun kind in orde kunnen brengen.
- Fietsgraveeracties worden georganiseerd in het basisonderwijs tijdens schoolfeesten of andere publieke activiteiten en op vraag van de schooldirectie.
- Gebruik van het fietsbehendigheidsparcours door de scholen.
- Gebruik van de Dode Hoekkoffer door de scholen.
- Verkeersbrevetten. Tijdens de Heen-en-weer-Week wordt voor de leerlingen van het 6de leerjaar een fietsexamen georganiseerd door de lokale politie, in samenwerking met het stadsbestuur.
- Aankoop van werkboeken rond Verkeers- en mobiliteitseducatie
- Navormingsdagen en begeleiding van leerkrachten voor begeleiding in de verkeerstuin
- Aanmaak en verspreiding van een schoolbereikbaarheidskaart
- Opleiding gemachtigde opzichter
- Ondersteuning Fietspooling
- Ondersteuning Voetpooling

7.3.2 Werkdomein C2: Tarifiering

Derdebetalersregeling openbaar vervoer voor de Lijn

De stad komt tussen in de prijs voor openbaar vervoer voor doelgroepen. Momenteel gaat dit om een tussenkomst van 33% op de BuzzyPass, voor jongeren tot 25 jaar.

Daarnaast is er het TOV biljet. TOV staat voor de combinatie Taxi - Openbaar Vervoer. Een TOV-biljet kost 2,50 euro. Het is goed voor uw heenrit met de bus en 2,50 euro korting op uw taxirit naar huis. Wie samen rijdt (maximum vier passagiers per taxi), betaalt slechts een deel van de normale prijs of zelfs helemaal niets. Als de totale waarde van de TOV-biljetten hoger is dan de prijs van de taxirit, betaalt de taxichauffeur niet terug.

Taxicheques

Door het gewijzigde aanbod van De Lijn zijn sommige locaties onvoldoende bediend met openbaar vervoer. Ook de beperkte amplitude zorgt er voor dat het klassieke openbaar vervoer vaak ontoereikend is. Vooral voor mindermobielen is dat een probleem.

In samenwerking met het OCMW is er een mindermobielen centrale actief. Met vrijwillige chauffeurs wordt er vervoer voor mindermobielen aangeboden aan een gunsttarief. Dit initiatief is echter ontoereikend om aan alle vervoersvragen van mindermobielen te voldoen. De stad wenst daarom de drempel tot het gebruik van een taxi te verlagen door het aanbieden van taxicheques aan mindermobielen.

Derdebetalersregeling Bluebike

Sinds 1 juni 2014 stapte de stad in de derdebetalersregeling voor Bluebike, de deelfietsen aan het NMBS station. Hiermee wil de stad de combinatie openbaar vervoer + fiets toegankelijker maken. Een abonnement voor bluebike kost 10€ op jaarbasis. De kostprijs voor de gebruiker wordt door deze regeling teruggebracht van 3 € per rit naar 1€ per rit. De stad heeft nog steeds de ambitie om een leenfietsensysteem op te zetten op andere locaties. Deze derdebetalersregeling is daar een eerste stap in.

Parkeertarieven

Door een gedifferentieerde tariefstructuur wenst de stad het bestaande en geplande parkeeraanbod optimaal te benutten. De tarieven worden afgestemd op het gewenste gebruik waarbij langparkeerders worden aangemoedigd om aan de stadsrand te parkeren zodat parkeerplaatsen in het centrum beschikbaar zijn voor kortparkeerders. Dit wordt ondersteund door de volgende principes:

- Parkeren in de binnenstad is duurder dan aan de rand.
- De parkeerduur voor straatparkeren in het centrum is beperkt tot 2u, op de Vesten is dat 4u, op de parkings Zandpoortvest en Rode Kruisplein een hele dag.
- 2 uur parkeren is in het centrum ondergronds goedkoper dan bovengronds.
- Een toekomstige P&R oplossing moet de combinatie randparking + fiets/openbaar vervoer goedkoper zijn dan de wagen in het stadscentrum te parkeren.

Voor bewoners en werknemers worden gepaste oplossingen aangeboden om een oplossing te bieden aan hun specifieke parkeervraag.

- Een bewonerskaart geeft recht om te parkeren op het openbaar domein in de buurt van hun woning. Momenteel heeft elk gezin recht op twee gratis bewonerskaarten. Dit systeem moet geëvalueerd worden.
- In de ondergrondse parkings zijn aangepaste abonnementsformules voor bewoners.
- Werknemers kunnen een werknemerskaart kopen waarmee men aan een goedkoper tarief kan parkeren aan de rand van het stadscentrum.

7.3.3 Werkdomein C3: Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen

7.3.3.1 Campagnes en sensibiliseren

Mechelen organiseert verschillende campagnes in functie van verkeersveiligheid, het bevorderen van alternatieve modi, Hieronder enkele voorbeelden van campagnes die door de Stad georganiseerd worden:

- **Veilig schoolbegin**
Met spandoeken wordt eind augustus het nakende schoolbegin aangekondigd. Elke ochtend van september wordt op een 30-tal plaatsen verkeerstoezicht gehouden door een 20-tal gemachtigde opzichters en een 15-tal politiemensen. De verkeersposten bemand door gemachtigde opzichters zijn in de omgeving van de scholen en worden ook bij schooleinde bemand en dit gedurende het ganse schooljaar.
- **Wel jong niet gek!**
Dit event had als doel om jongeren te wijzen op de gevaren van snelheid, alcohol en drugs in het verkeer alsook het belang van de gordeldracht te onderstrepen. Met dit interactief event bindt Politiezone Mechelen de strijd aan met de weekendongevallen.
- **Fietsevenement voor leerlingen van het 5^e en 6^e leerjaar van het lager onderwijs**
Voor het 5e leerjaar wordt een fietsevenement georganiseerd met een test op het behendigheidsparcours gecombineerd met een training op het parcours van de verkeerstuin, een les van 50 minuten over de dodehoek van vrachtwagens en een verkeersles over veilig fietsen, goede fietsuitrusting en fietskledij en tenslotte een kennistest. Voor het 6e leerjaar wordt een fietsexamen in het gewone verkeer georganiseerd.
Deze evenementen mogen niet aanzien worden als een alleenstaand feit maar moeten gezien worden als het sluitstuk van jarenlange verkeers- en mobiliteitslessen en fietstraining om de eindtermen inzake verkeers- en mobiliteitseducatie te behalen.
- **Schoolroutekaart**
Sinds 2006 geeft de stad jaarlijks een kaart uit met daarop de meest veilige fietsroutes naar school. Deze wordt verspreid aan het 5^e en 6^e leerjaar van het basisonderwijs en aan het 1^e jaar van het middelbaar onderwijs. Op de kaart staan de aangewezen fietsroutes, mogelijke probleem- of aandachtspunten met extra bemerkingen waarop men moet letten. Ook algemene tips over verkeersregels en veilig en verantwoord gedrag in het verkeer worden op de kaart vermeld.
- **Autovrije zondag**
Sinds 2009 doet Mechelen mee aan de Autovrije zondag. De volledige binnenstad binnen de kleine stadsring wordt autovrij gemaakt tussen 11u en 18u. De actie heeft als doel mensen te laten kennismaken met de voordelen van een autovrije, verkeersleefbare binnenstad. Op deze manier wordt er ook meer draagvlak gecreëerd om een permanente autovrije zone in de binnenstad uit te breiden en worden mensen aangezet om die dag na te denken over hun automobilititeit. Er zijn die dag heel wat activiteiten in de binnenstad met onder meer een info- en doemarkt rond verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit.
- **Zomeractie zone 30**
In de zomer van 2014 gaat de eerste zomeractie rond de zone 30 door. Naast opvallende straatborden wordt de actie ondersteund in de lokale media en in de speelstraten. De nadruk ligt op de zone 30 woonstraten en wordt toegespitst op de zomermaanden aangezien er dan meer kinderen op straat aanwezig zijn.

- **Speelstraten**

Bewoners kunnen tijdens de schoolvakanties vragen om de straat gedurende enkele uren af te sluiten voor verkeer. De straat wordt dan een speelstraat. De jeugddienst heeft een mobiel spelteam dat voor animatie zorgt.

Bij het opstarten van een nieuwe sensibiliseringscampagne wordt rekening gehouden met volgende uitgangspunten:

- Sensibilisering is een langdurig proces dat slechts op langere termijn vruchten afwerpt. Het uiteindelijke doel van de sensibiliseringscampagne is immers een gedragsverandering teweeg te brengen.
- Eenmalige initiatieven hebben dan ook doorgaans weinig effect. De kans op succes vergroot wanneer de campagne is ingebed in een mix van andere beleidsinitiatieven.
- Bij een sensibiliseringscampagne moet een plan op langere termijn uitgewerkt worden waarbij rekening wordt gehouden met timing en financiële middelen. Een goed uitgewerkte en doorgevoerde sensibiliseringscampagne kost geld: Ontwikkeling, coördinatie, multimedia, ...
- De boodschap die wordt overgedragen, moet duidelijk en consequent zijn en de ontvanger moet werkelijk wijzigingen kunnen vaststellen in het beleid en in de feitelijke situatie. Zo niet zal de ontvanger van de boodschap deze als ongeloofwaardig ervaren en zijn gedrag niet aanpassen.

Autodelen

Naast de gerichte campagnes ondersteunt de stad reeds vele jaren autodelen. Particulier autodelen wordt ondersteund via autodeelorganisatie Autopia. Aangesloten autodelers kunnen rekenen op een aantal gunstmaatregelen zoals parkeerkaarten.

Cambio heeft in Mechelen 15 deelwagens en meer dan 400 klanten. In samenspraak met de stad wordt dit aanbod verder uitgebreid om ook in de woonwijken deelwagens te kunnen aanbieden.

Elektrische voertuigen

De elektrische wagen en elektrische fiets zijn in opmars. Momenteel zijn er al enkele oplaadpunten beschikbaar. Met een toename van het aantal elektrische voertuigen zal een uitgebreider netwerk moeten uitgebouwd worden. Er zal een beleidskader moeten opgemaakt worden om dit op een doordachte manier te kunnen realiseren.

7.3.3.2 Communicatie over het mobiliteitsplan

Na de goedkeuring van het mobiliteitsplan zal de stad haar inwoners inlichten over de belangrijkste conclusies en maatregelen die in het mobiliteitsplan vermeld worden. De belangrijkste doelstelling is de verschillende doelgroepen positief en actief te benaderen om de beleidskeuzes, die opgenomen zijn in het mobiliteitsplan, bekend te maken. Dit zal gebeuren via verschillende kanalen waarover de stad beschikt.

7.3.4 Werkdomein C4: Handhaving

Snelheid

Zoals aangegeven in het actieplan verkeersveiligheid van de lokale politie Mechelen zijn de snelheidscontroles vooral gericht op de “zone 30” gebieden en op de invalswegen. De selectie van de controles op de invalswegen houdt rekening met analyses van de ongevallencijfers waar een oorzakelijk verband blijkt met “snelheid”. Bij de repressieve snelheidsmetingen zal naast de anonieme metingen eveneens aandacht worden besteed snelheidsmetingen met interceptie. Daarnaast zijn er ook roodlicht- en vaste snelheidscameras.

Er zijn ook specifieke acties naar ‘opgefokte bromfietsen’.

Controle alcohol en drugs in het verkeer

Voor wat betreft de controles op alcohol en drugs is er een provinciale coördinatie WODCA die bij de meeste mensen gekend is. Lokale Politie Mechelen is participant om deze alcoholcontroles uit te voeren. Het hele jaar door worden in Mechelen op verschillende plaatsen Wodca-controles gehouden. Naast alcohol- en drugscontrole wordt steeds een snelheidscontrole gehouden. De resultaten van de voorgaande jaren toonden aan dat er een verband is tussen alcoholgebruik en onaangepaste snelheid.

Fietscontroles

Net zoals de andere weggebruikers heeft ook de fietser voor een groot deel zijn eigen veiligheid (leven) in handen. Naast een preventief fiets- en rijgedrag die hiervoor het uitgangspunt vormen, is ook de fietsuitrusting een belangrijke factor. Dit gebeurt vooreerst via preventieve controles aan scholen. Nadien worden fietscontroles gevoerd die eerder repressief georiënteerd zijn.

Controle op het gebruik van de veiligheidsgordel

Het doel is wekelijks elke dag één actie te voeren met als hoofdonderwerp de controle op het gebruik van de veiligheidsgordels en kinderbeveiligingsmiddelen. Ook tijdens de Wodca-acties zal toezicht worden gehouden op het (correct) gebruik van de veiligheidsgordel en zal repressief worden opgetreden bij niet gebruik.

Veilig voetgangersverkeer en hinderlijk parkeren

Er wordt gepatrouilleerd in de binnenstad om toezicht te houden op ondermeer de autovrije zone, wildparkeren, parkeren op bushaltes, parkeren op mindervalidenplaatsen, controle aan oversteekplaatsen,

Diverse verkeerscontroles rond thema’s BIVV

Het ganse jaar rond gebeuren kleinschalige gerichte verkeerscontroles volgens een bepaald thema.

7.3.5 Werkdomein C5: Beleidsondersteuning

Het opstellen van een mobiliteitsplan is relatief eenvoudig in vergelijking met het implementeren en concretiseren van het beleid. Het realiseren van een continuïteit in het streven naar een duurzaam mobiliteitsbeleid en het evalueren en sturen van de inhoud van het beleid vraagt om organisatie die ingebed is in het gemeentelijk ambtenarenapparaat.

De uitvoering van het mobiliteitsbeleid in al zijn aspecten (uitwerking, bijsturing, uitvoering) maakt deel uit van het dagelijkse beleid van de stad. De geïntegreerde structuur van mobiliteit en ruimtelijke ordening binnen de eigen diensten verzekert de hechte link tussen beide domeinen. Aangezien mobiliteit raakvlakken heeft op diverse andere domeinen (milieu, economie, communicatie...) worden ten gepasten tijde andere personeelsleden uit deze diensten betrokken. De dienst mobiliteit werkt dus samen met andere diensten aan de uitvoer van het mobiliteitsplan. Regelmatig overleg, zowel intern als extern (provincie, Vlaams Gewest, privé...) behoort tot de taken.

Ook de oprichting van tijdelijke werkgroepen rond bepaalde dossiers (bijvoorbeeld intergemeentelijk) is noodzakelijk omdat mobiliteit niet stopt bij gemeentegrenzen. Gezien de uitstraling van Mechelen op de omliggende gemeenten mag worden verwacht dat hier voor de stad een voortrekkersrol is weggelegd.

7.3.6 Werkdomein C6: Monitoring en evaluatie

Het realiseren van een duurzame mobiliteit in de stad zal zich uitspreiden over vele jaren of zelfs decennia. Dit wordt vooral veroorzaakt doordat de voorgestelde maatregelen niet allemaal op korte termijn te realiseren zijn. De beperkte middelen maken het noodzakelijk deze over een langere periode (10 jaar of meer) uit te spreiden. Door deze lange beleidsperiode zal tussentijds veel veranderen in de maatschappij en dus ook op het gebied van verkeer en vervoer. Deze veranderingen maken het wellicht noodzakelijk om het beleid of het actieprogramma tussentijds bij te stellen. Om te zorgen dat het mobiliteitsbeleid van de stad goed inspeelt op de veranderingen, en om te zorgen dat het beleid de goede richting houdt, zijn twee aspecten van belang: Monitoren en evalueren.

Om vast te stellen of het mobiliteitspatroon zich in de juiste richting ontwikkelt, is het ten eerste noodzakelijk vast te stellen hoe de mobiliteit zich ontwikkelt en hoe het zich zou moeten ontwikkelen. Een jaarlijkse evaluatie van kenmerkende indicatoren kunnen een beeld geven van de evolutie van de mobiliteit.

Verkeersveiligheid

Er is een regelmatig overleg met de politie in verband met het registreren en communiceren van ongevalgegevens. Aan de hand van deze cijfers kan men immers bekijken welke punten prioritair aangepakt moeten worden om de verkeersveiligheid te verhogen.

Het nauwgezet rapporteren en bijhouden van gedetailleerde ongevalsstatistieken maakt het ook mogelijk om op een later tijdstip meer gedetailleerde analyses te doen naar het effect van de toegepaste maatregelen.

Intensiteiten

Het meten van verkeersintensiteiten geeft een indicatie van het gebruik van de weg. Hiermee kan er een aftoetsing gebeuren of het feitelijke gebruik van de weg in overeenstemming is met het gewenste gebruik. Het kan ook een belangrijke input vormen in het beoordelen van de verkeersleefbaarheid.

Op latere tijdstippen kan men op de locaties van interesse nieuwe doorsnedetellingen uitvoeren om de evolutie van de verkeersintensiteiten op te volgen. Ook de effectiviteit van bepaalde maatregelen (bijvoorbeeld circulatiemaatregelen) kan middels doorsnedetellingen worden geobjectiveerd (voor- en nametingen).

Naast het meten van de intensiteiten van gemotoriseerd verkeer is het ook zinvol om op strategische locaties de fietsintensiteiten te meten. Dit vormt een maat voor het feitelijk gebruik van bepaalde fietsroutes. Het vormt ook een belangrijk instrument bij voor- en nametingen om de effecten van maatregelen te kwantificeren (bijvoorbeeld realisatie fietsbrug).

Parkeerdruk

In het centrum wordt best tweejaarlijks een parkeertelling uitgevoerd. Op deze manier kan het effect van het beleid opgevolgd worden en kunnen eventuele nieuwe knelpunten tijdig opgemerkt worden. Ook in de verschillende wijken en dorpen, de stationsomgevingen, ... kan de parkeerdruk opgemeten worden in functie van herinrichtingsdossiers, klachten,

Openbaar vervoer

De Lijn voert regelmatig tellingen uit op de verschillende buslijnen. Deze gegevens zijn van belang voor de evaluatie en eventuele bijsturing van de lijnvoering.

Snelheid

Klachten betreffende overdreven snelheid kunnen steeds geobjectiveerd worden aan de hand van snelheidsmetingen. Indien deze metingen aangeven dat er inderdaad sprake is van overdreven snelheid, kan men dan gepaste maatregelen nemen.

Indien het gaat over geïsoleerde gevallen, zal een flitscontrole wellicht het effectiefst zijn, gaat het om een structureel probleem dient de weginrichting aangepast te worden in functie van de gewenste snelheid.

Voor- en nametingen laten toe de effectiviteit van de maatregel te verifiëren.

Monitoring modal split

Om de effectiviteit van het duurzame mobiliteitsbeleid in kaart te brengen is het zinvol om de evolutie van de modal split in de stad te monitoren. Dit kan algemeen (bijvoorbeeld Mechelse bevolking) of voor specifieke doelgroep (school, werknemers, ...). Dit kan zowel grootschalig via een uitvoerig verplaatsingsonderzoek of eerder kleinschalig via een gerichte bevraging of steekproeftelling.

8. UITWERKING ACTIEPROGRAMMA

Het actieprogramma wordt vanuit 5 verschillende invalshoeken opgesteld. Zo bekomen we 5 verschillende actietabellen, die op zich inhoudelijk hetzelfde zijn maar met elk hun eigen functie en doel.

- Het **actieprogramma A-B-C**: uitgeschreven volgens de klassieke werkdomeinen ABC
- Het **werkprogramma per locatie**. Een concreet werkprogramma: wat moet op welke plek gebeuren? Te gebruiken door bijv. de technische diensten, en als communicatie-instrument naar de betrokkenen.
- Een **investeringsprogramma**. Investeringsprogramma KT, MLT, LT. Wanneer wordt het uitgevoerd, op korte, middellange of lange termijn? En hebben we hiervoor genoeg middelen? Te gebruiken voor bijv. de gemeentebegroting en als controle voor de haalbaarheid en het realiteitsgehalte.
- Een **beleidsprogramma** Hoe maak ik de beleidsvisie concreet? Hoe bereik ik mijn beleidsdoelstellingen? Te gebruiken door de beleidsmakers.
- Een **takenprogramma per initiatiefnemer**: Wat zijn de concrete taken, bevoegdheden en onderlinge afspraken? Te gebruiken door de diverse partners van de GBC voor de onderlinge werkverdeling. De partners zelf krijgen elk een overzicht van hun eigen verplichtingen.

8.1 Voorstelling actieprogramma met fasering en kostprijsraming

De voorstelling van actieprogramma gebeurt aan de hand van de bijgevoegde tabellen (in bijlage) waarin per werkdomein de belangrijkste actiepunten/maatregelen zijn opgenomen.

In de tabellen zijn verschillende afkortingen gebruikt om de tabellen overzichtelijk te houden. Hieronder zijn de afkortingen toegelicht.

Kolomnaam	Afkorting	Betekenis
Timing	G	Gerealiseerd
	IU	In uitvoering
	IO	In opmaak
	C	Continu
	KT	Korte termijn – maximum 3 jaar
	MLT	Middellange termijn – 3 tot 6 jaar
	LT	Lange termijn - meer dan 6 jaar
	BA/NA	BA
NA		Nieuwe actie (deze actie is toegevoegd in het kader van verbreden/verdiepen)
Werkdomein	A	Ruimtelijke Structuur
	B	Verkeersstructuur
	C	Ondersteunende en Flankerende maatregelen
Werkdomein nummer	A1	Ruimtelijke planning
	A2	Strategische ruimtelijke projecten met impact op mobiliteit
	A3	Categorisering van de wegen
	B1	Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerk
	B2	Fietsnetwerk
	B3	Openbaar vervoer
	B4	(Her)inrichting van wegen
	B5	Parkeerbeleid
	C1	Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen
	C2	Tarifering
	C3	Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen
	C4	Handhaving
	C5	Beleidsondersteuning
	C6	Monitoring en evaluatie

Bij het actieprogramma is soms een kostprijsraming opgenomen. Deze kostenraming is een weerspiegeling van de kosten voor de stad Mechelen en niet zo zeer de totale kost van de actie. Op de eerste plaats is zo voor de acties op korte termijn (KT) en indien mogelijk, ook voor andere projecten (MLT/LT) een indicatief bedrag naar voor geschoven.

8.2 Actieprogramma

Volgende tabel toont het actieprogramma benaderd vanuit de verschillende werkdomeinen. Het actieprogramma (vanuit de 5 invalshoeken) is tevens opgenomen in bijlage.

Actieprogramma ABC

Werkdomme in Ruimtelijk beleid

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
A.1-1	Afstemming structuurplan - mobiliteitsplan	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Hoog	Stad		C	BA
A.1-2	Herziening Ruimtelijk structuurplan	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad	RO Provincie	LT	NA
A.1-3	Ruimte herbestemmen voor wonen, stimuleren gemengde ontwikkeling, renovatie en kwaliteitsverbetering wonen in de binnenstad	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad		IU	NA
A.2-1	Uitvoering masterplan/RUPS (Stuivenberg, Spreeuwenhoek - Venne, Bonduelle, Boerenkrijgstraat, Otterbeek, Guldendal, Tinel, belgacomsite)	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad		IU	BA
A.2-2	Opmaak masterplan/RUPS voor nieuwe ontwikkelingen (Keerdok, Dijlepoort, Comet, Nekkerpoort, Douane, Verbeemen, Gasthuissite, Hof van Egmont)	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Hoog	Stad	RO Provincie	IU	NA
A.2-3	Realisatie nieuw ziekenhuis	Mechelen - Noord	Bereikbaarheid		Hoog	vzw Emmaus	Stad MOW - AWV	IU	BA
A.2-4	Realisatie spoorbypass + Arsenaalantagent + OV en fietsinfrastructuur	Mechelen - Centrum: Stationsomgeving	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Eurostation	Stad NMBS MOW - AWV	IU	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
A.2-5	Centraal station Mechelen: Volledige herziening knooppunt openbaar vervoer	Mechelen - Centrum: Stationsomgeving	Toegankelijkheid		Hoog	Eurostation	Stad NMBS De Lijn MOW - AWW	MLT	BA
A.2-6	Opmaak masterplan en RUP herbestemming Arsenaal: Nieuw stadsdeel met bijzondere aandacht voor wonen en werken	Arsenaal	Bereikbaarheid		Middel	Stad		MLT	BA
A.2-7	R6: Doortrekken tot N15 Putsesteenweg	Mechelen - Noord	Verkeersleefbaarheid		Hoog	MOW - AWW	Sint-Katelijne-Waver Bonheiden	IU	BA
A.2-8	R6: Beveiligen kruispunten met N1 en N14 met flyovers	Mechelen - Noord	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW	Stad Sint-Katelijne-Waver	KT	BA
A.2-9	Onderzoek voor het optimaliseren van het knooppunt Mechelen Noord: Relatie R6-N16 en ontsluiting bedrijventerrein	Mechelen - Noord: Kruispunt E19 - R6 - N16	Bereikbaarheid		Hoog	MOW - AWW	Stad RO	MLT	NA
A.2-10	Opmaak GRUP Mechelen Noord III en IV: Grootschalige detailhandel en regionaal bedrijventerrein	Mechelen - Noord: Bedrijventerrein	Bereikbaarheid		Hoog	RO	Stad MOW - AWW	KT	NA
A.2-11	Herinrichting Vasten volgens resultaten van lopende studie	Mechelen - Centrum	Verkeersleefbaarheid		Middel	MOW - AWW	Stad De Lijn	IO	NA
Werkdomein Verkeersnetwerken									
WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.1-1	K. Mercierplein – H. Consciencestraat – Station: Herinrichting als hoofdas fiets-wandel-openbaar vervoer	Mechelen - Centrum	Bereikbaarheid		Middel	Stad	MOW - AWW De Lijn	MLT	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.1-2	Onderzoeken naar haalbaarheid om schoolomgevingen autovrij/-luw te maken	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad		KT	NA
B.1-3	Doorwaarderbaarheid woonbuurten verbeteren door het inzetten op autoluwe woonstraten en aanleg van parken en pleinen	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		MLT	NA
B.1-4	Evaluatie en uitbreiding autoluw gebied in de binnenstad	Mechelen - Centrum	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		KT	NA
B.1-5	Heraanleg Bruul - Graaf van Egmontstraat als winkelwandelstraat	Mechelen - Centrum	Toegankelijkheid	4.500.000,00 €	Hoog	Stad		IU	NA
B.1-6	Verhogen verblijfskwaliteit in centrum: Winkelstraatjes, Sint Janstraat, Stassartstraat ...	Mechelen - Centrum	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad		KT	NA
B.1-7	Verhogen verblijfskwaliteit in wijken en dorpen: Nekkerspoel, Pennepoel, Hornbeek, ...	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad		C	NA
B.1-8	Heraanleg van openbaar domein gebeurt volgens de eisen in het vademecum toegankelijkheid	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Hoog	Stad		C	NA
B.2-1	Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk: Onderzoek nieuwe hoofdroutes richting Zemst en Kapelle o/d Bos	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Hoog	Provincie	Stad	KT	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.2-2	Realisatie hoofdroute tussen Antwerpen en Mechelen	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Hoog	Provincie	Stad NMBS MOW - AWW	IU	NA
B.2-3	Hoofdroute Zemst - Vilvoorde: Verhogen veiligheid/comfort op N1 Brusselsesteenweg	Mechelen - Zuid: Wegsegment	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW	Stad Provincie	KT	NA
B.2-4	Hoofdroute Zemst - Vilvoorde: Onderzoek mogelijkheden vrijliggende route langs spoorlijn	Mechelen - Zuid	Bereikbaarheid		Middel	Provincie	Zemst Stad NMBS	KT	NA
B.2-5	Hoofdroute Kapelle o/d Bos: Gefaseerd realiseren van kwaliteitsvolle fietsverbinding	Mechelen - Zuid	Bereikbaarheid		Middel	Stad	Provincie NMBS	MLT	NA
B.2-6	N1 Antwerpsesteenweg: Walem - M. Sabbestraat: Ontdubbelen fietspaden en herinrichten weg	Mechelen - Noord	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW	Stad Sint-Katelijne- Waver Provincie	MLT	BA
B.2-7	M. Sabbestraat: Ontdubbelen fietspaden tussen N1 en Schijfstraat	Mechelen - Noord	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	MOW - AWW	LT	BA
B.2-8	N15a Nekkerspoelstraat - Putsesteenweg: Heraanleg met comfortabele fietspaden	Nekkerspoel	Verkeersveiligheid	6.300.000,00 €	Hoog	MOW - BMV	Stad Provincie	MLT	BA
B.2-9	Realisatie fietsbrug Stuivenbergbaan – Koolstraat	Battel	Bereikbaarheid	400.000,00 €	Middel	Waterwegen & Zeekanaal	Stad	MLT	BA
B.2-10	Tervuursesteenweg: Aanleg fietspaden laatste fase	Tervuursesteenweg	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad	Provincie	LT	BA
B.2-11	Juniorslaan – Leestsesteenweg: Laatste fase realisatie dubbelrichtingsfietspad	Leest	Verkeersveiligheid		Laag	Stad		LT	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.2-12	Vrouwvlietroute: Verbeteren continuïteit en veiligheid (oversteekplaatsen, aansluiting Zonnestraat)	Mechelen - Noord	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	MOW - AWW	KT	BA
B.2-13	Nieuwstraat: Verbeteren fietsveiligheid	Nekkerspoel	Verkeersveiligheid	150.000,00 €	Hoog	Stad	Provincie AWW - MOW	MLT	NA
B.2-14	Lange Zandstraat: Verbeteren fietsveiligheid	Walem	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	Sint-Katelijne-Waver	MLT	NA
B.2-15	Winkelkaai: Jaagpad doortrekken tot aan de Vesten	Mechelen - Centrum	Bereikbaarheid		Middel	Stad	Waterwegen & Zeekanaal Provincie	MLT	NA
B.2-16	Bonheidenssteenweg: Verbeteren fietscomfort en veiligheid	Muizen	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	Provincie Bonheiden	LT	NA
B.2-17	Rijmenamsesteenweg: Verbeteren fietscomfort en veiligheid	Muizen	Verkeersveiligheid		Laag	Stad	Provincie Bonheiden	LT	NA
B.2-18	Verbeteren fietsinfrastructuur bedrijventerrein MechelenNoord: Schallenhoevdreef + Brug over E19	Mechelen - Noord	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad	MOW - AWW	MLT	BA
B.2-19	Uitbouw Tivoliroute: Kruising met Elkestraat + brug over Vrouwvliet + route door het Tivolipark	Mechelen - Noord	Bereikbaarheid		Hoog	Stad	VMM	KT	BA
B.2-20	Realisatie Fietsbrug Papenhof - Maanhoevevelde	Nekkerspoel	Bereikbaarheid		Laag	Stad	VMM Sint-Katelijne-Waver	LT	NA
B.2-21	Realiseren vlotte en veilige fietsverbinding Station - Ragheno - Spreeuwenhoek	Arsenaal	Bereikbaarheid		Middel	Stad		MLT	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.2-22	Wijk Tervuursesteenweg: Realiseren interne fietsroutes volgens masterplan Gandhi	Tervuursesteenweg	Toegankelijkheid		Middel	Stad		MLT	NA
B.2-23	Steenweg op Heindonk: Realisatie fietspaden 2e fase	Heffen	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	Willebroek	MLT	NA
B.2-24	Verbeteren fietsinfrastructuur bedrijventerrein MechelenZuid: E. Walschaertsstraat - Bedrijvenlaan - Kruisbaan - A. Spinoistraat	Mechelen - Zuid	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	Provincie	MLT	NA
B.2-25	Beveiligen van oversteekplaatsen met drukke wegen (N1, N14,...)	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW	Stad	KT	NA
B.2-26	Spreeuwenhoek: Realiseren fietsbrug over Leuvense Vaart	Muizen	Bereikbaarheid		Hoog	Waterwegen & Zeekanaal	Zemst Stad	MLT	NA
B.2-27	Schonenberg - Eggestraat - Vrijbroekpark: Continuïteit fietsroute verbeteren	Mechelen - Zuid	Bereikbaarheid		Middel	Stad		MLT	NA
B.2-28	Stapsgewijs realiseren van de groene fietsring	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad	Waterwegen & Zeekanaal Provincie MOW - AWW	LT	NA
B.2-29	N1 Antwerpsesteenweg: Onderdoorgang fietsers aan Netebrug voorzien bij vernieuwen brug	Walem	Verkeersveiligheid		Middel	Waterwegen & Zeekanaal	Stad MOW - AWW	LT	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.2-30	Jaagpad Muizen - Rijmenam: één zijde verhardend als alternatief voor de Rijmenamsesteenweg	Muizen	Verkeersveiligheid		Middel	Waterwegen & Zeekanaal	Stad - Bonheiden	KT	NA
B.2-31	Beveiligde buurtfietsenstallingen voorzien	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Middel	Stad		KT	BA
B.2-32	Uitbreiden publiek stallingaanbod in de binnenstad en woonbuurten	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Hoog	Stad		C	BA
B.2-33	Opmaken van een bewegwijzeringsplan voor fietsers	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad		MLT	BA
B.2-34	Samenwerking met een sociaal tewerkstellingsproject om diensten aan fietsers aan te bieden (fietspunt, verhuur, onderhoud)	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Middel	Stad	Fietsatellier	C	NA
B.2-35	Uitbouw van fietsverhuur/leenfietsen op maat van de stad	Mechelen - Centrum	Toegankelijkheid		Middel	Stad		KT	NA
B.2-36	Doorstroming voor fietsers verbeteren: lichtenregelingen, rechtsaf door rood, fietsstraat, ...	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Middel	Stad	MOW - AWW	KT	NA
B.2-37	Realiseren van een grote bewaakte fietsenstalling in het centrum van de stad	Mechelen - Centrum	Toegankelijkheid		Hoog	Stad		MLT	BA
B.2-38	Bewaakte (tijdelijke) fietsenstallingen organiseren bij evenementen	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Hoog	Stad		C	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.3-1	Evaluatie en optimalisatie van het openbaar vervoersaanbod	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Hoog	De Lijn	Stad MOW - AWW	C	NA
B.3-2	Vesten inzetten als drager voor het regionaal busnetwerk met aandacht voor doorstroming en kwalitatieve halteinfrastructuur	Mechelen - Centrum	Toegankelijkheid		Middel	De Lijn	Stad MOW - AWW	LT	NA
B.3-3	OV-bediening Ziekenhuisste: Doorkoppelen stadslijnen	Mechelen - Noord	Bereikbaarheid		Hoog	De Lijn	Stad	MLT	NA
B.3-4	OV-bediening Ziekenhuisste: Verknopen met streeklijnen bij realisatie station Mechelen-Noord	Mechelen - Noord	Bereikbaarheid		Middel	De Lijn		LT	NA
B.3-5	OV-bediening woongebied Stuivenberg verzorgen	Mechelen - Zuid	Bereikbaarheid		Middel	De Lijn	Stad	MLT	NA
B.3-6	OV-bediening woongebied Spreeuwenhoek verzorgen	Arsenaal	Bereikbaarheid		Middel	De Lijn	Stad	MLT	NA
B.3-7	OV-bediening Nekkerste (randpakking, Nekkerhal, sportpark,...) verzorgen	Nekkerste	Bereikbaarheid		Hoog	De Lijn	Stad	KT	NA
B.3-8	Verbeteren OV-bediening industrieterreinen	Mechelen - Gebiedsdekkend: Bedrijventerrein	Bereikbaarheid		Laag	De Lijn		MLT	NA
B.3-9	Halteinfrastructuur opwaarderen: perron, schuilhuisje, fietsenstalling, informatieverstreking, ...	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Middel	Stad	MOW - AWW De Lijn	C	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.3-10	Aangepast aanbod openbaar vervoer voorzien voor doelgroepen/specifieke locaties	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Hoog	Stad	De Lijn	KT	NA
B.3-11	Omschakelen naar milieuvriendelijke voertuigen, prioritair voor de bussen in het stadscentrum	Mechelen - Gebiedsdekkend	Milieu		Middel	De Lijn		MLT	NA
B.3-12	Trein: Station Nekkerspoel: heropenen stationsgebouw en loketfunctie	Nekkerspoel	Toegankelijkheid		Hoog	NMBS		KT	BA
B.3-13	Trein: Station Mechelen: Verbeteren onthaalinfrastructuur en overstapmogelijkheden	Mechelen - Centrum: Stationsomgeving	Toegankelijkheid		Hoog	NMBS	Eurostation	MLT	BA
B.3-14	Trein: Onderzoeken frequentieverhoging lijn Mechelen - Sint Niklaas en potentie nieuw station Hombeek/Willebroek zuid	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	NMBS		MLT	NA
B.3-15	Trein: Onderzoek naar opportuniteit en haalbaarheid van een betere ontsluiting van de noordelijke rand van Mechelen per spoor (station Noord, door koppelen lijn 26, lightrail...)	Mechelen - Noord	Bereikbaarheid		Hoog	NMBS	Stad MOW - BMV MOW - AWV	MLT	NA
B.3-16	Muizen station: Nieuwe toegang tot Perrons vanaf zuidzijde	Muizen	Toegankelijkheid		Laag	NMBS	Stad	LT	NA
B.4-1	Studie tot opwaardering N16 tot primaire weg, type I	Heffen	Bereikbaarheid		Middel	MOW - AWV	Stad	LT	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.4-2	Aansluiting Mechelen Zuid: Optimaliseren capaciteit Technopolis-rotonde en leefbaarheid/veiligheid op traject naar Arsenaalintangent	Mechelen - Zuid	Bereikbaarheid		Hoog	MOW - AWW		MLT	NA
B.4-3	N26 - Trianonlaan: Herinrichting kruispunt	Muizen	Verkeersveiligheid		Middel	MOW - AWW		KT	NA
B.4-4	N15: Herinrichting kruispunt Putsesteenweg ivf hoofdrichting N15	Nekkerspoel	Verkeersleefbaarheid		Hoog	MOW - AWW	Stad	MLT	NA
B.4-5	N1 Brusselsesteenweg: Kruispunt Carrefour herinrichten ivf ontsluiting handelszaken	Mechelen - Zuid	Toegankelijkheid		Middel	MOW - AWW	Stad private partners	KT	NA
B.4-6	Lierssesteenweg: Doortochtaanpak	Mechelen - Noord	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad	Provincie MOW - AWW	LT	BA
B.4-7	Grote Nieuwedijkstraat: Doortochtaanpak	Nekkerspoel	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad	Provincie	MLT	BA
B.4-8	Oude Brusselsesteenweg: Kwalitatieve herinrichting (3e fase nabij Europalaan)	Mechelen - Zuid	Verkeersleefbaarheid		Laag	Stad		LT	BA
B.4-9	Zemstweg (bibeko): Aanpak snelheidsproblematiek, verkeersveiligheid, schoolomgeving	Hombek	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad	Provincie	KT	BA
B.4-10	Stassartstraat: Kwalitatief herinrichten als ontsluitingsweg voor het stadscentrum	Mechelen - Centrum	Toegankelijkheid		Middel	Stad		MLT	NA
B.4-11	Invoeren snelheidsplan politie; Zones 30-50-70	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Politie	Stad	KT	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.4-12	Aanpak van sluipverkeer op landbouwwegen in Heffen/Leest/HombEEK	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad	Politie	KT	NA
B.4-13	Aanpak van sluipverkeer in woonbuurten: Schonenberg, Vinkstraat,...	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad	Politie	MLT	NA
B.4-14	Nekkerspoel: Circulatiestudie ifv aanpak sluipverkeer in woonstraten (omgeving Paardenkerkhofstraat-Caputsteenstraat-Kleine Nieuwedijkstraat)	Mechelen - Zuid	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad		IU	NA
B.4-15	Eggestraat – Europalaan: Maatregelen sluipverkeer (knip/eenrichtingsverkeer/...)	Mechelen - Zuid	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		MLT	NA
B.4-16	Industrie Zuid: Verwezenlijke betere scheiding bedrijfsterrain en wonen	Mechelen - Zuid	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad	Bedrijven	MLT	NA
B.4-17	Onderzoeken haalbaarheid directe spoorontsluitingen: Veiligzone en Industrie Zuid	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	NMBS	Stad Bedrijven	MLT	BA
B.5-1	Optimaliseren straatparkeren in functie van kwaliteit herinrichten van straten en pleinen	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad		C	BA
B.5-2	Inno-parking en centerparking: Afbouwen rotatieparkeren	Mechelen - Centrum	Bereikbaarheid		Middel	Stad	parkeeruitbater	MLT	BA
B.5-3	Uitbouwen en inrichten randparkings/P&R	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad	De Lijn	KT	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.5-4	Realiseren van een performante OV-verbinding tussen het centrum en de randparkings	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	De Lijn	Stad	MLT	NA
B.5-5	Uitbouwen Vesten als drager voor het parkeeraanbod voor de binnenstad	Mechelen - Centrum	Bereikbaarheid		Middel	MOW - AWW	Stad	MLT	NA
B.5-6	Bewonersparkeren: Aanleg buurtparkings (prioritair in buurten met hoge parkeerdruk)	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		C	NA
B.5-7	Aanmoedigen dubbelgebruik van parkings bedrijven, handelszaken, scholen...	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Middel	Stad		C	NA
B.5-8	Opmaken bouwverordening met onder meer eisen naar parkeren, fietsenstallingen, ...	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		IU	NA
B.5-9	Uitbouwen parkeergeleiding naar vrije parkeerplaatsen met een modern parkeergeleidingssysteem	Mechelen - Centrum	Bereikbaarheid		Hoog	Stad	parkeersluitbater MOW - AWW	G	NA
B.5-10	Onderzoek parkeren autocars / vrachtwagens	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad		MLT	BA
Werkdomein Flankerende maatregelen									
WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
C.1-1	Mobiliteitsmanagement van scholen: Ondersteuning bij schoolvervoerplan, fietspoolsen, ...	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Laag	Stad	Provincie	C	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
C.1-2	Vervoersmanagement met bedrijven: Ondersteuning bij onder meer bedrijfsvervoerplannen	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Laag	Stad	Provincie	C	BA
C.1-3	Vervoersmanagement bij evenementen (Maanrock, De Nekkerhal, Planckendaal, ...)	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Laag	Stad		KT	BA
C.1-4	Onderzoek en uitbouw van een distributienetwerk in functie van beleveringen in de binnenstad	Mechelen - Centrum	Bereikbaarheid		Hoog	Stad		KT	NA
C.1-5	Onderzoek naar inzetbaarheid fiets voor distributie van goederen binnen het project CycleLogistics	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad		IU	NA
C.2-1	Tussenkost in de kostprijs voor openbaar vervoer voor doelgroepen	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Hoog	Stad	De Lijn	G	BA
C.2-2	Parkeren: Verder uitwerken van gedifferentieerde tariefstructuur: centrum - rand / bewoners-bezoekers / straatparkeren- ondergronds	Mechelen - Centrum	Toegankelijkheid		Middel	Stad		C	BA
C.2-3	Tussenkost in de kostprijs van leenfietsen/huurfietsen	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Middel	Stad	Vlaamse overheid private partners	G	NA
C.3-1	Bewegwijzering en communicatie vrachtroutes	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad	MOW - AWV Bedrijven	KT	NA
C.3-2	Promoten van parkeren aan de rand	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad		KT	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
C.3-3	Promotie toerisme per fiets	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Laag	Stad	Provincie	C	BA
C.3-4	Organisatie van Autovrije Zondag en Autovrije school/werkdag	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad		G	BA
C.3-5	Verkeerseducatie naar scholen	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid		Middel	Politie		C	NA
C.3-6	Verspreiden fietsroutekaart	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid		Middel	Stad		G	NA
C.3-7	Communicatie bij wegenwerken, circulatiewijzigingen, minder hinder, ...	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Laag	Stad	Politie	C	NA
C.3-8	Optimaliseren van bereikbaarheid door in te zetten op moderne communicatiemiddelen	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Laag	Stad		C	NA
C.3-9	Faciliteren en ondersteunen van autodeelorganisaties	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Middel	Stad		C	NA
C.3-10	Inzetten van nieuwe technologie om mobiliteit beter te beheersen/sturen	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad		KT	NA
C.3-11	Opmaak beleidskader voor oplaadpunten elektrische voertuigen en voorzien van oplaadpunten op strategische locaties	Mechelen - Gebiedsdekkend	Milieu		Middel	Stad		KT	NA
C.4-1	Controle op betalend parkeren en blauwe zone door parkeerbedrijf	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Middel	parkeeruitbater Vinci Park	Stad	C	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofdoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
C.4-2	Handhavingsbeleid volgens actieplan verkeersveiligheid politie: snelheid/alcohol/drugs/gordel...	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Politie		C	BA
C.5-1	Opvolging mobiliteitsplan door de dienst ruimtelijke planning en mobiliteit	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		C	BA
C.5-2	Integratie mobiliteit met het beleidsplan politie: Handhaving, verkeersveiligheid	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid		Middel	Politie	Stad	C	BA
C.5-3	Oprichten overlegplatform mobiliteit met buurgemeenten	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad	Provincie MOW - AWV Buurgemeenten	KT	NA
C.6-1	Opvolging luchtkwaliteit in de stad	Mechelen - Gebiedsdekkend	Milieu		Hoog	Stad	VMM	C	NA
C.6-2	Periodieke analyses van ongevallen, snelheid, tellingen van voertuigen, ...	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid		Middel	Politie	Stad	C	NA
C.6-3	Periodiek evalueren van parkeerplan (parkeerbezetting, parkeerduur)	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad		C	BA
C.6-4	Periodiek uitvoeren van fietstellingen (zowel fietsintensiteiten als fietsparkeer)	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		C	NA

9. VOORSTEL VOOR ORGANISATIE EN EVALUATIE

9.1 Organisatie

9.1.1 Coördinatie tussen beleidsmakers en andere partners

Uit de actietabel is duidelijk af te leiden dat voor verschillende projecten er sprake is van meerdere betrokken actoren. Ook intern bij de stad is er interactie tussen mobiliteit, ruimtelijke ordening en milieu.

Om de uitvoering van het actieprogramma goed te laten verlopen, is samenwerking tussen de verschillende beleidsactoren noodzakelijk. Regelmatig overleg is aangewezen om de stand van zaken en de vorderingen op de verschillende beleidsdomeinen te bespreken.

De continuïteit van het mobiliteitsplan moet dan ook verzekerd worden door regelmatig overleg tussen de betrokken actoren. De geïntegreerde structuur van mobiliteit en ruimtelijke ordening binnen de eigen diensten verzekert de hechte link tussen beide domeinen. De interne samenwerking met de dienst milieu is eerder project- of dossiergebonden. De duurzaamheidscoördinator is tevens lid van de GBC. De stad streeft naar een verdere optimalisatie van de coördinatie tussen de diensten mobiliteit/ruimtelijke ordening en de dienst milieu.

Als opvolgstructuur wordt het volgende voorgesteld:

- GBC: Een jaarlijks overleg tussen de verschillende actoren in een voortzetting en opvolging van de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC). Ook bij grotere mobiliteitsdossiers blijft de GBC haar rol vervullen.
- Verkeerscommissie: Tweemaandelijks overleg tussen de stadsdiensten, politie, brandweer en De Lijn in functie van relevantie mobiliteitsdossiers en wegenisontwerpen.
- Plangroep Mobiliteit: Maandelijks overleg tussen de dienst mobiliteit en de politie-verkeersadvies ter behandeling van kleinere dossiers en meldingen.
- Overleg AWV: 4 keer per jaar is er een overleg met AWV rond openbare werken en opvolging van dossiers.
- Intergemeentelijk overleg: Er wordt een intergemeentelijke mobiliteitplatform opgestart door de intercommunale Igemo. Hierin kunnen gemeenteoverschrijdende thema's behandeld worden (vrachtroutes, sluisverkeer, ...) alsook het delen van kennis en expertise.

9.2 Evaluatie

9.2.1 Voortgang van het mobiliteitsbeleid

Het mobiliteitsplan kan op elk moment maar moet ten minste om de 6 jaar geëvalueerd worden. Een mobiliteitsplan moet immers van tijd tot tijd bijgestuurd worden, onder impuls van nieuwe uitdagingen, doelstellingen en verwachtingen. De evaluatie van het mobiliteitsplan gebeurt aan de hand van de sneltoets. De resultaten van de sneltoets moeten ter bespreking voorgelegd worden aan de RMC.

De sneltoets heeft als doel het gemeentelijk mobiliteitsplan te toetsen op zijn actualiteitswaarde en richting te geven aan het toekomstige gemeentelijk mobiliteitsbeleid. De sneltoets gebeurt door de GBC, meer concreet aan de hand van twee vragen:

- Kunnen de actoren zich nog vinden in de doelstellingen van het beleidsplan? Staan ze nog nadrukkelijk en onverdeeld achter de realisatie van dat plan?
- Zo ja, zijn er dan thema's, deelaspecten die in het bestaande mobiliteitsplan onbehandeld gebleven zijn en/of onvoldoende zijn uitgewerkt? Welke?

Het is de bedoeling om het gemeentelijk mobiliteitsbeleid nauwer te laten aansluiten bij de andere sectorale beleidsplannen die de Vlaamse Overheid van de lokale besturen verwacht. Deze plannen zijn legislatuurgebonden. De sneltoets wordt dus best legislatuurgebonden uitgevoerd. Zo neemt het nieuwe bestuur kennis van het mobiliteitsbeleid en kan zij aangeven of ze al of niet achter het omschreven beleid staat.

Naast het uitvoeren van de sneltoets bij aanvang van een nieuwe legislatuur, is het aangewezen een voortgangsverslag op te maken van het actieprogramma. Hierin kan aangegeven worden:

- Welke acties al zijn uitgevoerd?
- Welke acties op de planning stonden maar nog niet zijn uitgevoerd?
- Welke acties nog op planning staan en of deze al dan niet op korte termijn in uitvoering zullen gaan?

Zoals aangegeven in sectie 9.1.1 wordt voorzien in een jaarlijks overleg tussen de verschillende actoren in een voortzetting van de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC).

Naast een zesjaarlijkse evaluatie, is er ook continue opvolging van het mobiliteitsplan door de mobiliteitsdienst en de daarvoor aangestelde vertegenwoordigers uit de GBC.

Tot slot is er ook een jaarlijkse evaluatie van de voortgang van de maatregelen door het college van burgemeester en schepenen, dat wordt toegelicht in de verkeerscommissie. Indien deze voortgang te wensen overlaat en het gaat om maatregelen, waarbij andere actoren betrokken zijn, dan zal de GBC bijeen worden geroepen.

9.2.2 Effecten van het mobiliteitsbeleid

Naast de evaluatie van de effectieve uitvoering van het mobiliteitsbeleid, is het ook aangewezen om de effecten van het gevoerde beleid te evalueren.

Doel van de evaluatie is uiteraard het toetsen van de voortgang van het mobiliteitsplan aan de doelstellingen, een controle op het probleemoplossend vermogen van één of meerdere maatregelen, alsook het bepalen van de effecten van één of meerdere maatregelen. Een gedegen monitoringsysteem (werkdomein C6) geeft hierbij belangrijke ondersteuning daar het

data oplevert die een objectief beeld schetsen van bepaalde evoluties of de effectiviteit van bepaalde maatregelen kwantificeert.

Per domein worden hierna een suggestie gemaakt van een aantal mogelijke toetsingselementen, met uitzondering van werkdomein A. Voor dit laatste domein kan enkel de toetsing plaatsvinden: de maatregel is/wordt uitgevoerd of niet.

De toetsingscriteria die specifiek voor de verblijfsgebieden en het voetgangersnetwerk gelden, zijn:

- Aantal ongevallen in schoolomgevingen (aard, ernst, locatie, ...);
- Aantal ongevallen waarbij voetgangers betrokken zijn (aard, ernst, locatie, ...);
- Aantal klachten met betrekking tot omgevingshinder.
- Opvolgingsmeting geluid en emissies.

Toetsingscriteria fietsroutenetwerk:

- Fietsintensiteiten: voor- en nameting bij (her)aanleg fietspaden, fietsbrug;
- Aantal ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn (aard, ernst, locatie, ...);
- Bezetting fietsenstallingsaanbod en opvolgen wildstallen

Toetsingscriteria openbaar vervoer:

- Aantallen openbaar vervoerreizigers (opvolgen via gegevens De Lijn).

Toetsingscriteria gemotoriseerd verkeer:

- Voertuigintensiteiten en snelheidsmetingen op relevante wegvakken

Toetsingscriteria verkeersveiligheid:

- Aantallen ongevallen, onderscheiden naar materiële schade en letsel ongevallen;
- Type van het ongeval in relatie tot de aard van de betrokken weggebruikers;
- Locatie van de ongevallen.

Toetsingscriteria parkeerbeleid:

- Parkeerbezetting binnenstad, wijken en dorpen;
- Naleving betalend parkeren / retributies;
- Parkeerbezetting stationsomgeving;
- Parkeerbezetting parkeerlocaties vrachtwagens.

10. VOORSTEL TOT WIJZIGING STEDELIJKE BELEIDSPANNEN OF –DOCUMENTEN

10.1 Afstemming met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

10.1.1 Wegencategorisering

De categorisering van de lokale wegen zoals opgenomen in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan vormde een van de basis onderleggers bij het vastleggen van de wegcategorisering in dit mobiliteitsplan. Hierin zijn echter enkele wijzigingen aangebracht (zie werkdomein A3). De wegcategorisering zoals voorgesteld in sectie 7.1.3 en Figuur B 3 zal worden opgenomen bij de herziening van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van de stad.

10.1.2 Fietsnetwerk

Werkdomein B2 (sectie 7.2.2) geeft een uitgebreide uitwerking omtrent de huidige visie voor het fietsroutenetwerk in de stad. Dit vormt een gelaagd netwerk van fiets-o-strades, functionele fietsroutes, lokale en recreatieve fietsroutes (met een sterke focus op de Groene fietsring). Dit netwerk verschilt op verschillende vlakken van het fietsnetwerk in het GRS.

Het nieuwe fietsnetwerk worden overgenomen in de relevante gemeentelijke documenten.

11. BIJLAGEN

11.1 Figuren

Figuur B 1: Gewenste ruimtelijke structuur

Figuur B 2: Strategisch ruimtelijke projecten

Figuur B 3: Visie wagenategorisering op korte termijn

Figuur B 4: Visie wagenategorisering op middellange termijn

Figuur B 5: Visie wagenategorisering op lange termijn

Figuur B 6: Afbakening verblijfsgebieden

Figuur B 7: Visie Fietsroutenetwerk

Figuur B 8: Openbaar vervoer: Netplan De Lijn

Figuur B 9: Visie openbaar busvervoer op korte termijn

Figuur B 10: Snelheidsplan (status begin 2014)

Figuur B 11: Routeplan Zwaar vervoer

11.2 Actieprogramma

11.3 Verslagen GBC (uitwerkingsfase en beleidsplan)

11.4 Verslagen RMC/KA (uitwerkingsfase en beleidsplan)

11.5 Documenten betreffende participatietraject

11.6 Gemeenteraadsbesluit voorlopige vaststelling



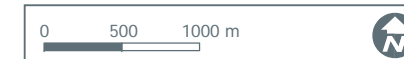
Legende:

-  structuurbepalende rivier- en beekvallei
-  groene vinger
-  beekvallei
-  waardevol geïsoleerd natuurgebied
-  structurerende reliëf- en terreinovergang
-  stedelijke woonomgeving
-  waterfront
-  straatdorp
-  kerndorp
-  hoofdwegen
-  stedelijke invalsweg
-  ringboulevard met stedelijke pleinen
-  radiale hoofdstraat
-  dorpenweg
-  stationsomgeving
-  grootschalig bedrijventerrein met gemengde activiteiten
-  gebied voor kantoren en diensten
-  lokaal bedrijventerrein
-  kleinhandelsconcentratie
-  structuurbepalend landbouwgebied
-  recreatief kerngebied
-  toeristisch recreatieve pool

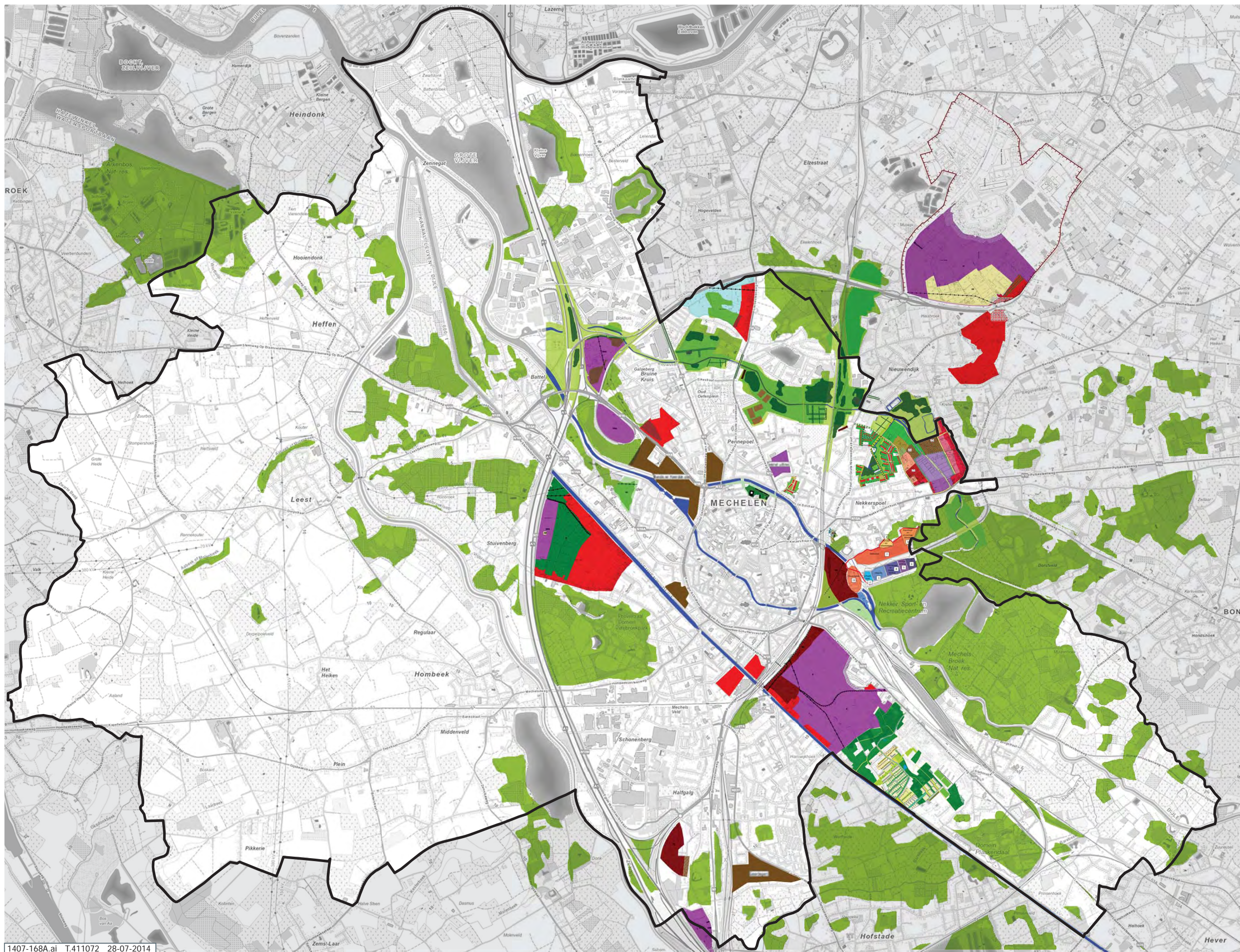
1405-018A.ai T.411072 12-05-2014

MOBILITEITSPLAN MECHELEN BELEIDSPLAN

B1 Gewenste ruimtelijke structuur



TECHNUM
SMART & SUSTAINABLE INFRASTRUCTURE



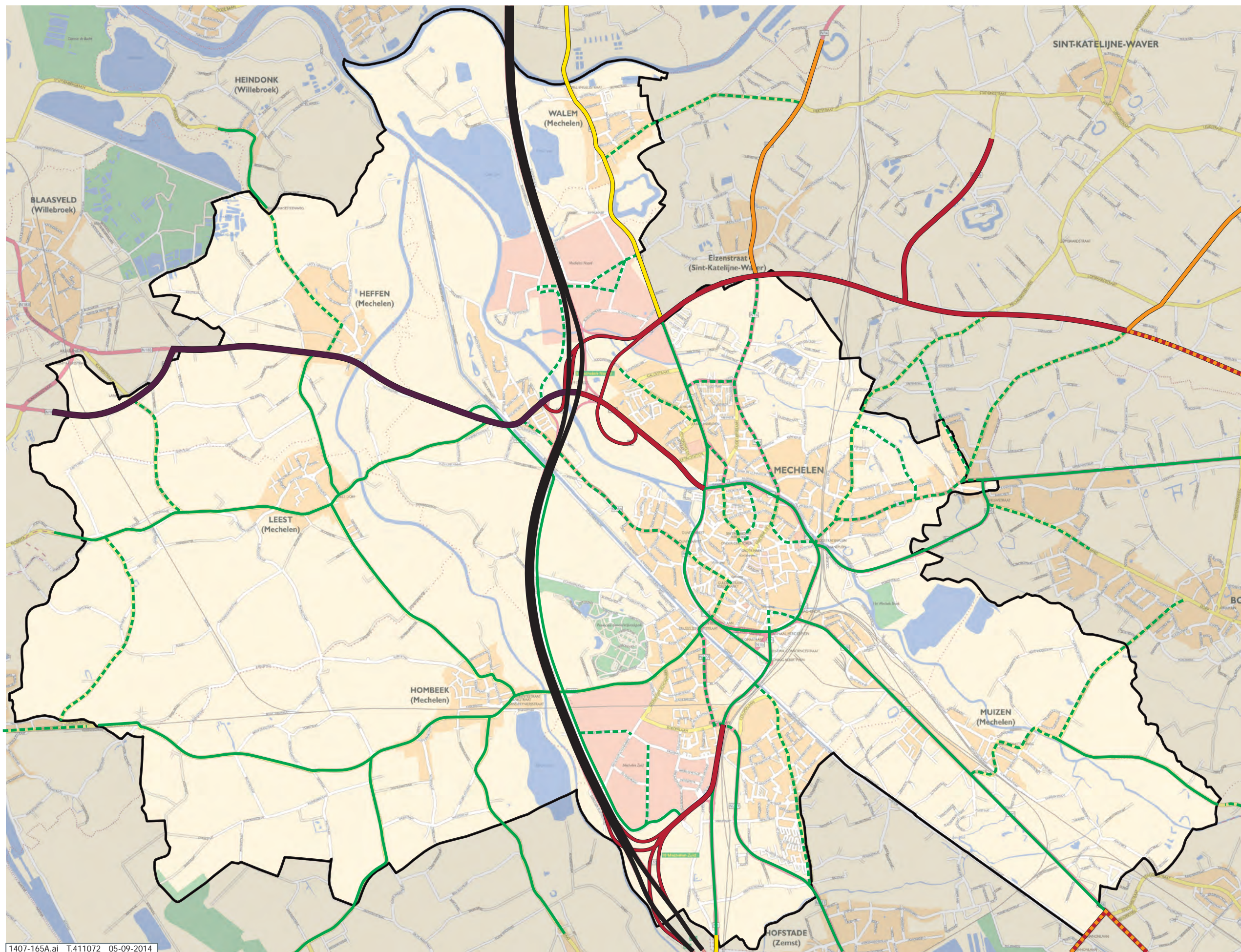
1407-168A.ai T.411072 28-07-2014

MOBILITEITSPLAN MECHELEN BELEIDSPLAN

B2 Strategisch ruimtelijke projecten



TECHNUM
SMART & SUSTAINABLE INFRASTRUCTURE



Legende:

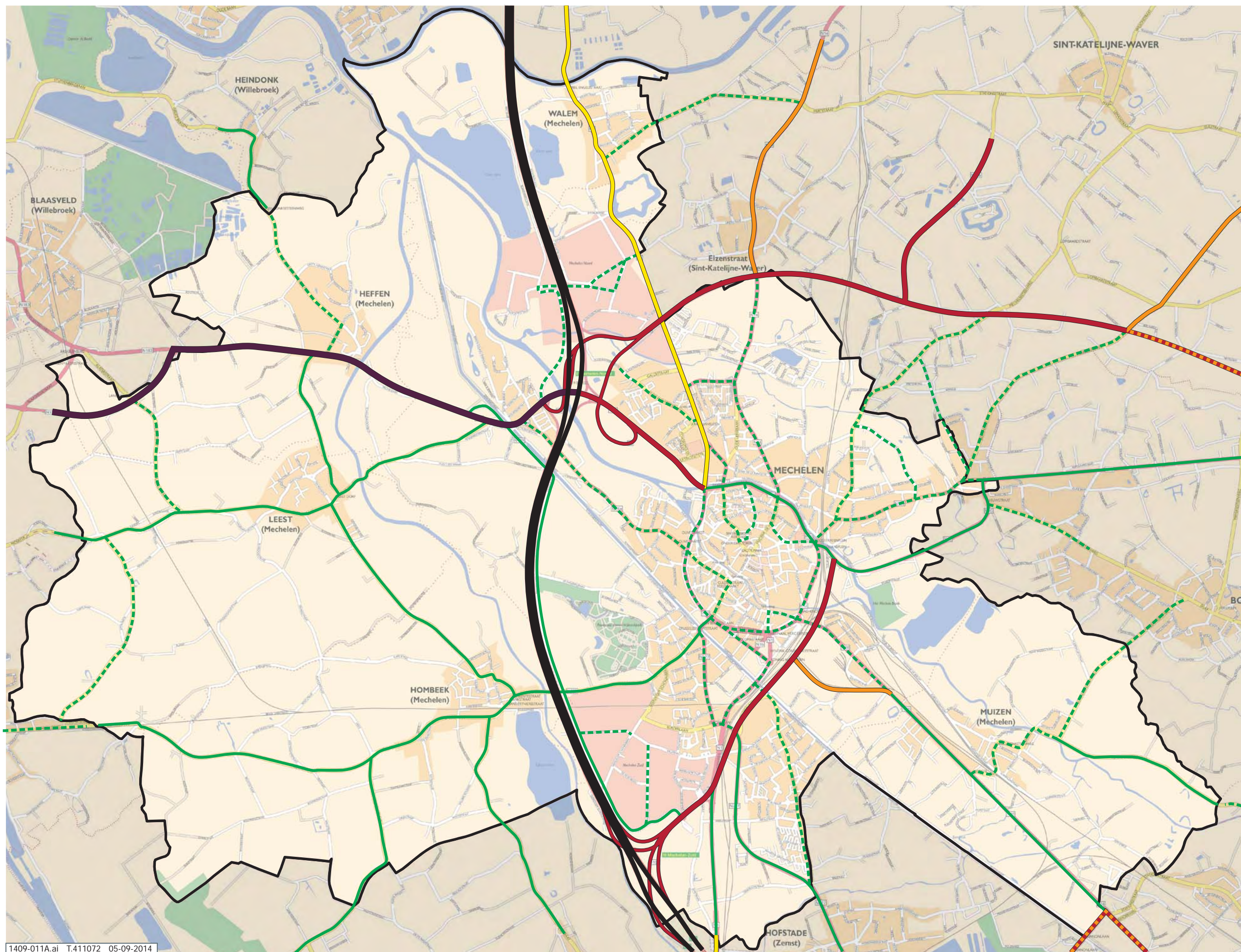
- hoofdweg
- primaire weg type I
- primaire weg type II
- secundaire weg type I
- secundaire weg type II
- secundaire weg type III
- lokale weg type I
- lokale weg type II

1407-165A.ai T.411072 05-09-2014

MOBILITEITSPLAN MECHELEN BELEIDSPLAN

B3 Visie wegcategorisering op korte termijn





Legende:

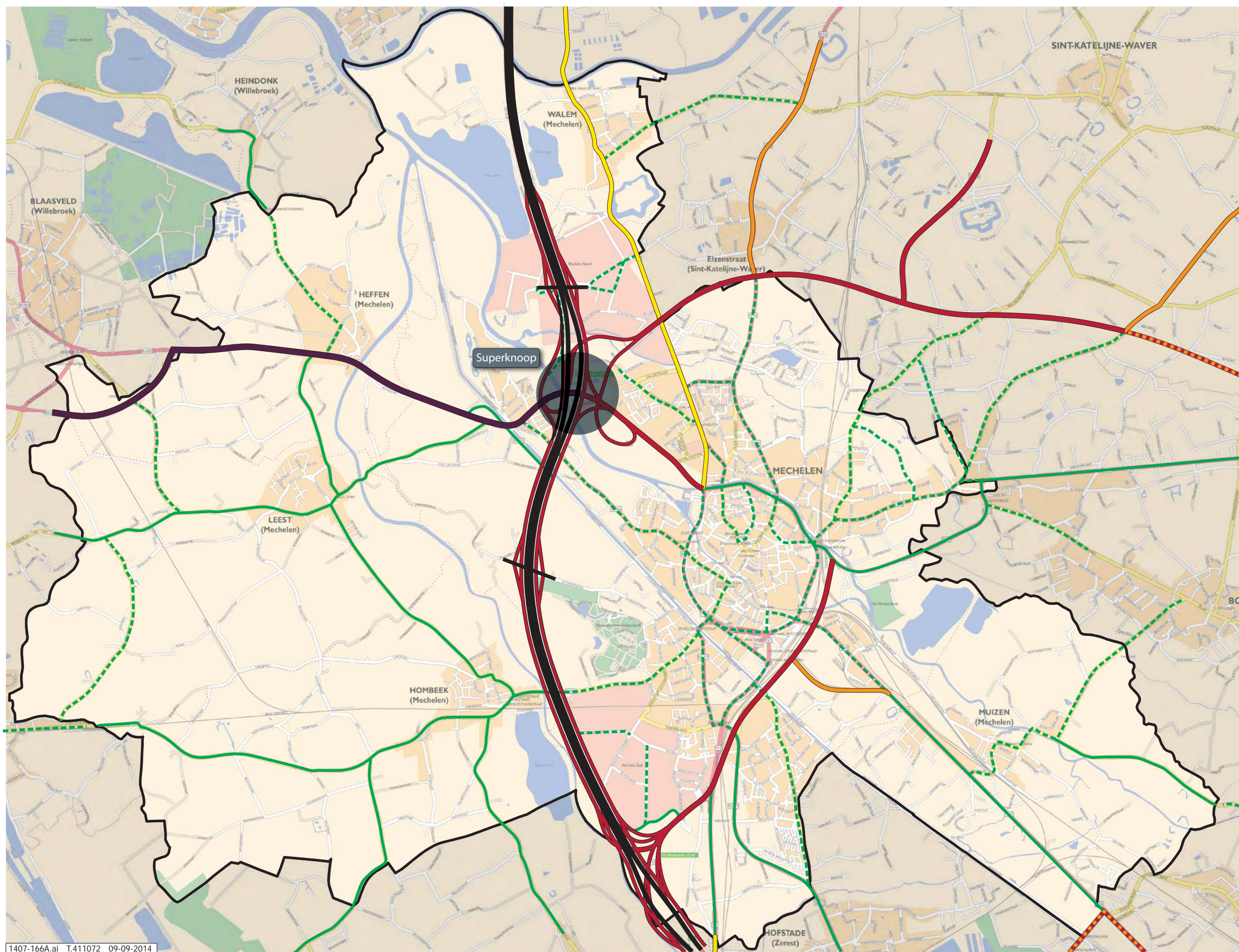
-  hoofdweg
-  primaire weg type I
-  primaire weg type II
-  secundaire weg type I
-  secundaire weg type II
-  secundaire weg type III
-  lokale weg type I
-  lokale weg type II

1409-011A.ai T.411072 05-09-2014









MOBILITEITSPLAN MECHELEN BELEIDSPLAN

B4 Visie wegencategorisering op middellange termijn





Legende:

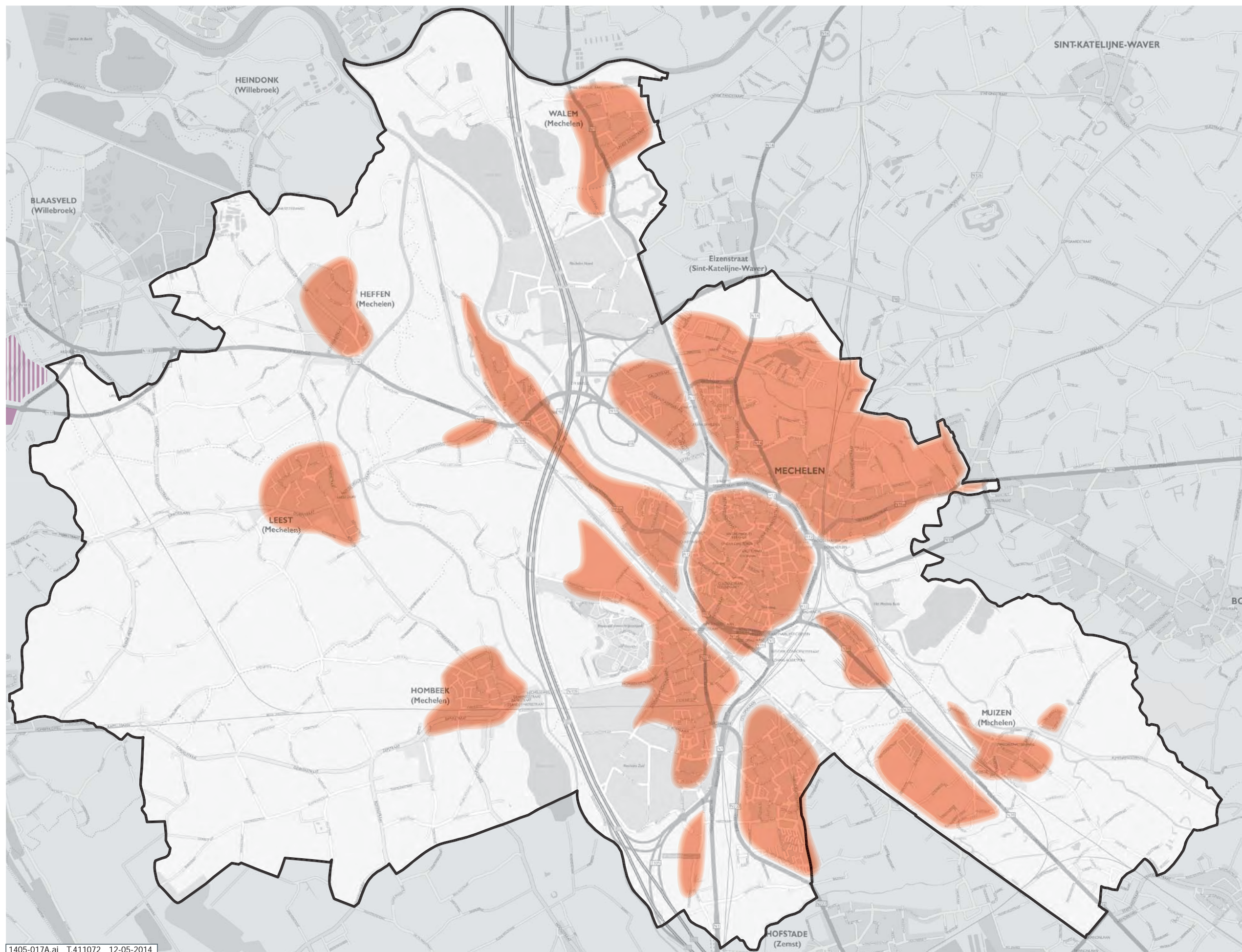
-  hoofdweg
-  primaire weg type I
-  primaire weg type II
-  secundaire weg type I
-  secundaire weg type II
-  secundaire weg type III
-  lokale weg type I
-  lokale weg type II

1407-166A.ai T.411072 09-09-2014

MOBILITEITSPLAN MECHELEN BELEIDSPLAN

B5 Visie wegcategorisering op lange termijn





Legende:

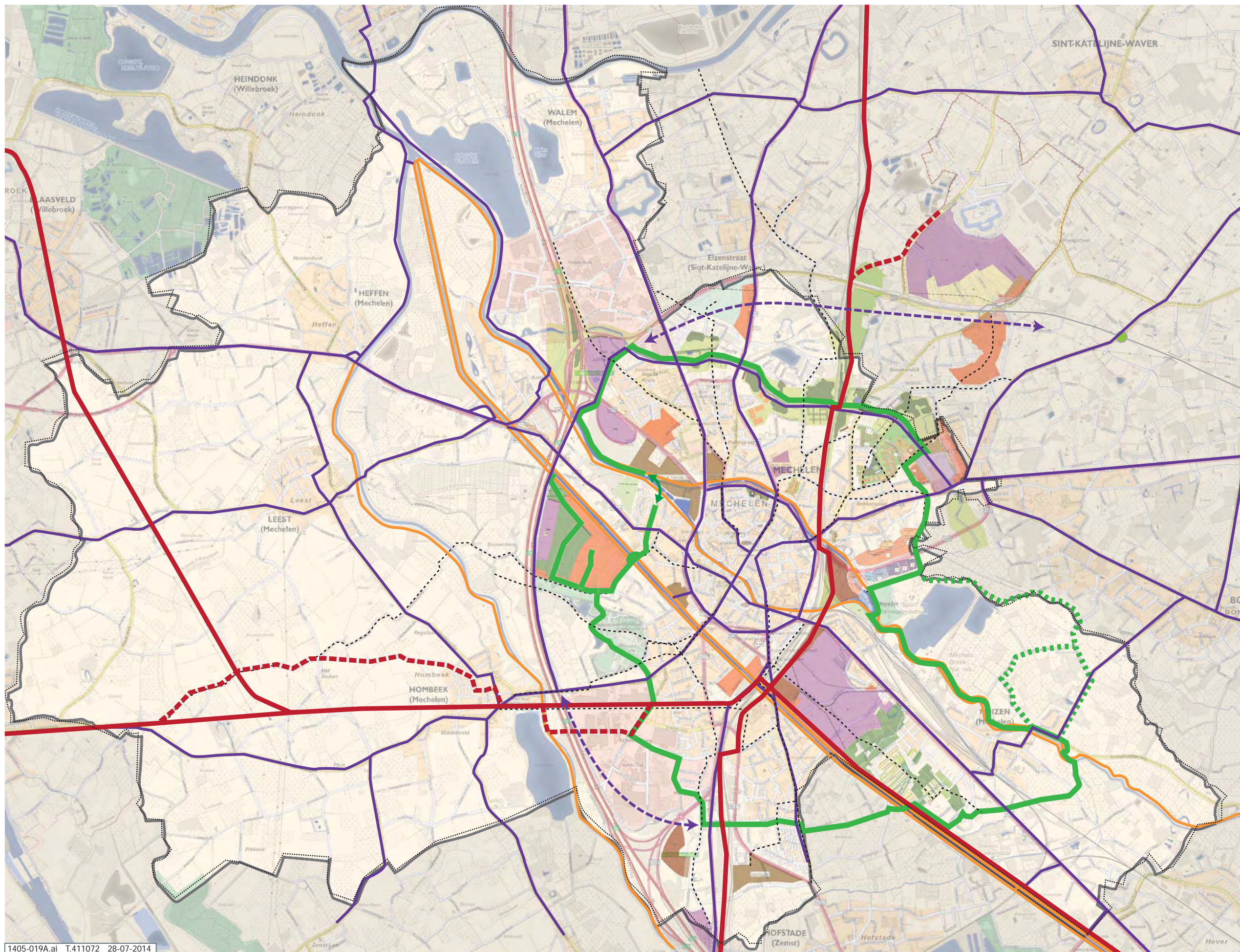
verblifgebieden

1405-017A.ai T.411072 12-05-2014

MOBILITEITSPLAN MECHELEN BELEIDSPLAN

B6 Afbakening verblifgebieden





Legende:

- hoofdfietsroute
- functionele fietsroute
- alternatieve functionele fietsroute
- lokale fietsroute
- "Groene Fietsring"
- "Groene Fietsring" (alternatief)

1405-019A.ai T.411072 28-07-2014



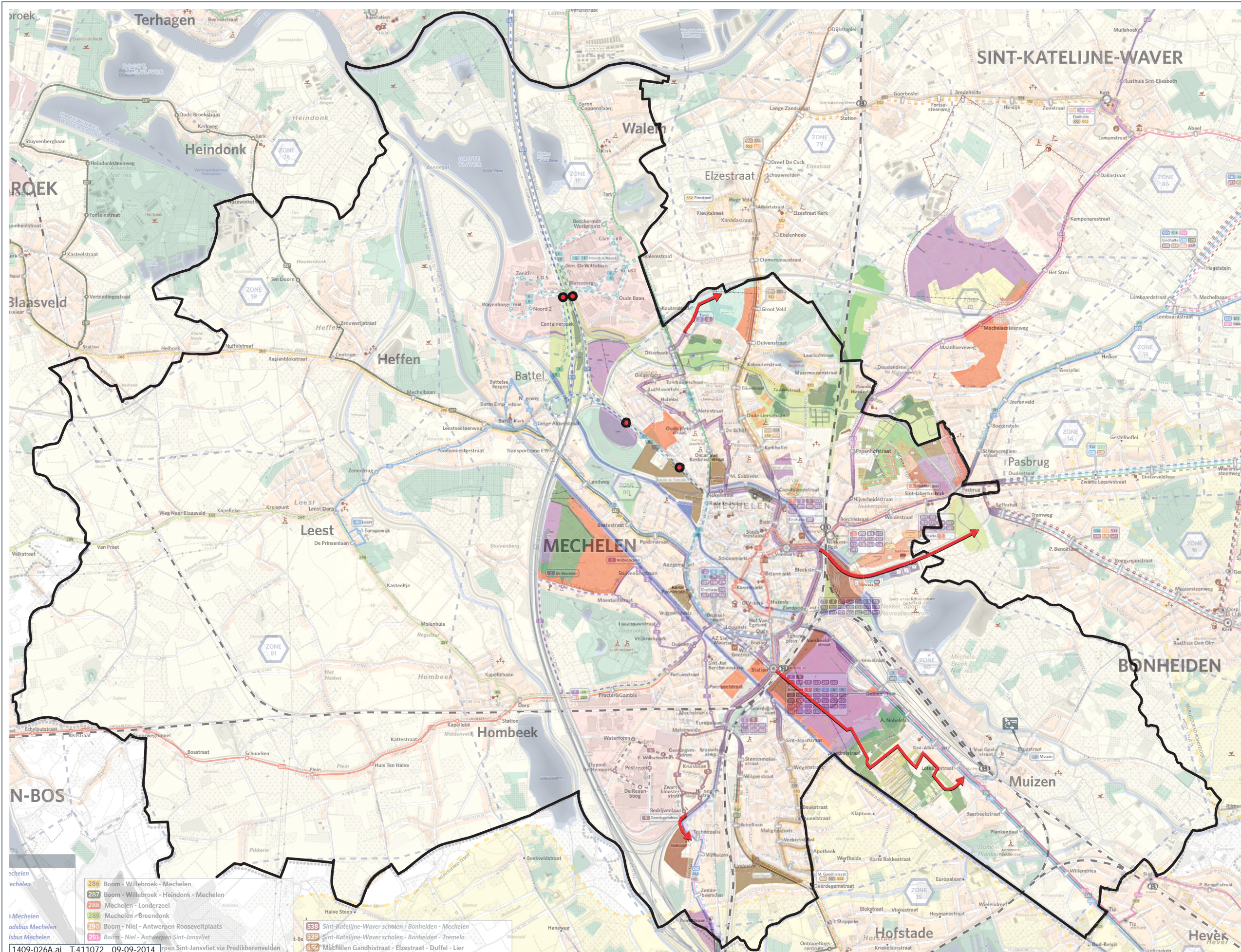
Legende:

- 286 Boom - Willebroek - Mechelen
- 287 Boom - Willebroek - Heindonk - Mechelen
- 288 Mechelen - Londerzeel
- 289 Mechelen - Breendonk
- 290 Boom - Niel - Antwerpen Rooseveltplaats
- 291 Boom - Niel - Antwerpen Sint-Jansvliet
- 538 Sint-Katelijne-Waver scholen - Bonheiden - Mechelen
- 539 Sint-Katelijne-Waver scholen - Bonheiden - Tremelo
- 550 Mechelen Gandhistraat - Elzeestraat - Duffel - Lier

MOBILITEITSPLAN MECHELEN BELEIDSPLAN

B8 Openbaar vervoer: Netplan De Lijn





Legende:

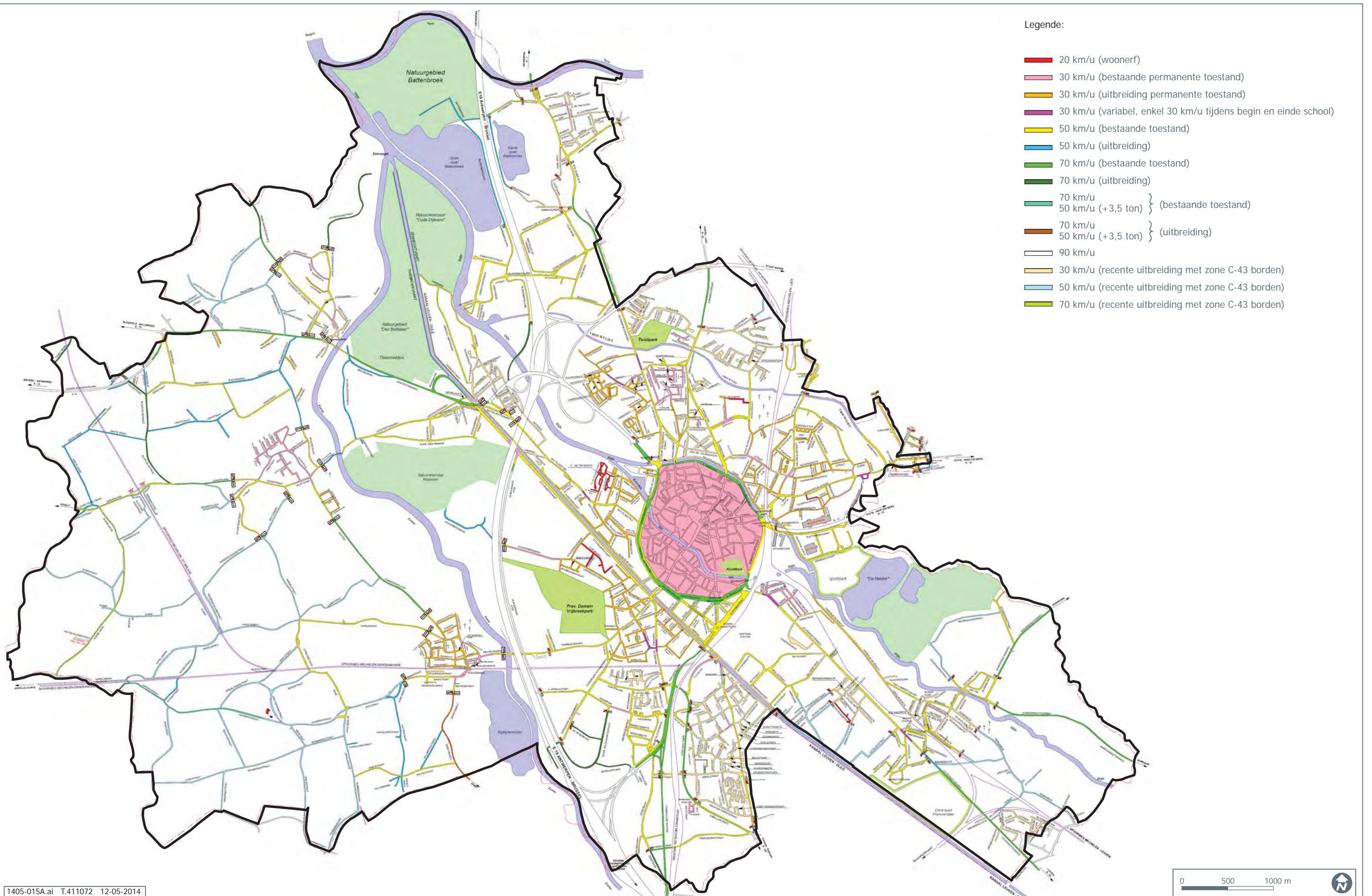
-  verlenging buslijn
-  nieuwe halte

286	Boom - Willebroek - Mechelen
287	Boom - Willebroek - Heindonk - Mechelen
288	Mechelen - Londerzeel
289	Mechelen - Bredendonk
290	Boom - Niel - Antwerpen Rooseveltplaats
291	Boom - Niel - Antwerpen Sint-Jansvliet
538	Sint-Katelijne-Waver scholen - Bonheiden - Mechelen
539	Sint-Katelijne-Waver scholen - Bonheiden - Tremelo
540	Mechelen Gandhistrat - Elzeestraat - Duffel - Lier

MOBILITEITSPPLAN MECHELEN BELEIDSPPLAN

B9 Visie openbaar busvervoer op korte termijn





Legende:

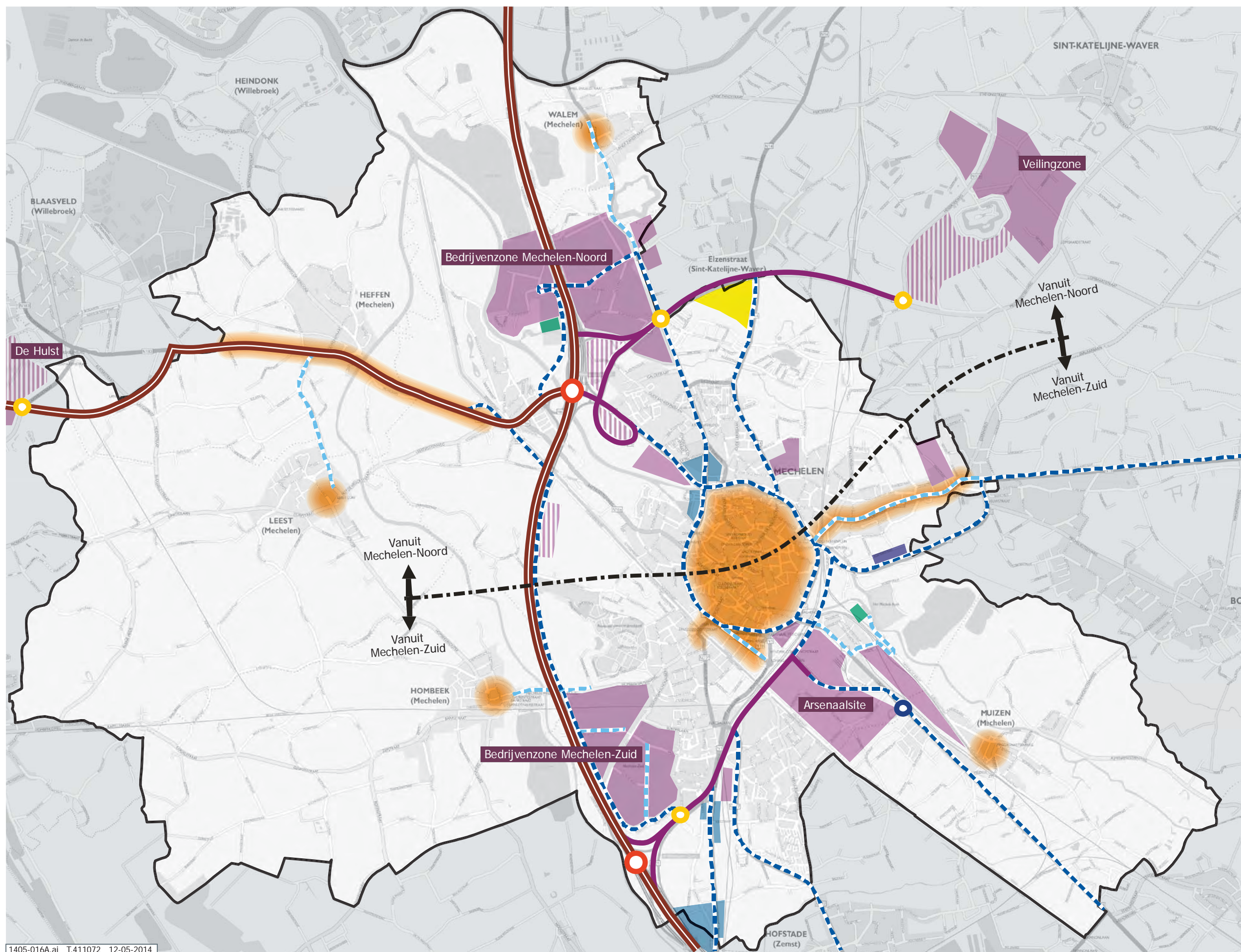
- █ 20 km/u (woonerf)
- █ 30 km/u (bestaande permanente toestand)
- █ 30 km/u (uitbreiding permanente toestand)
- █ 30 km/u (variabel, enkel 30 km/u tijdens begin en einde school)
- █ 50 km/u (bestaande toestand)
- █ 50 km/u (uitbreiding)
- █ 70 km/u (bestaande toestand)
- █ 70 km/u (uitbreiding)
- █ 70 km/u } (bestaande toestand)
- █ 50 km/u (+3,5 ton) }
- █ 70 km/u } (uitbreiding)
- █ 50 km/u (+3,5 ton) }
- 90 km/u
- █ 30 km/u (recente uitbreiding met zone C-43 borden)
- █ 50 km/u (recente uitbreiding met zone C-43 borden)
- █ 70 km/u (recente uitbreiding met zone C-43 borden)

1405-015A.ai T.411072 12-05-2014

MOBILITEITSPLAN MECHELEN BELEIDSPLAN

B10 Snelheidsplan (status begin 2014)





Legende:

- hoofdvrachtroute
- vrachtroute I
- vrachtroute II
- lokale vrachtroute I
- lokale vrachtroute II
- regionaal knooppunt
- lokaal knooppunt
- multimodaal knooppunt
- bedrijvzone (industrie, kantoren, ...)
- toekomstige bedrijvzone (industrie, kantoren, ...)
- kleinhandelconcentratie
- winkelapparaat
- containerpark
- nieuw ziekenhuis
- Nekkerhal

1405-016A.ai T.411072 12-05-2014

MOBILITEITSPPLAN MECHELEN BELEIDSPPLAN

B11 Routeplan zwaar vervoer



Actieprogramma ABC

Werkdomein Ruimtelijk beleid

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
A.1-1	Afstemming structuurplan – mobiliteitsplan	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Hoog	Stad		C	BA
A.1-2	Herziening Ruimtelijk structuurplan	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad	RO Provincie	LT	NA
A.1-3	Ruimte herbestemmen voor wonen, stimuleren gemengde ontwikkeling, renovatie en kwaliteitsverbetering wonen in de binnenstad	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad		IU	NA
A.2-1	Uitvoering masterplan/RUPs (Stuivenberg, Spreeuwenhoek - Venne, Bonduelle, Boerenkrijgstraat, Otterbeek, Guldendal, Tinel, belgacomsite)	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad		IU	BA
A.2-2	Opmaak masterplan/RUPs voor nieuwe ontwikkelingen (Keerdok, Dijlepoort, Comet, Nekkerpoort, Douane, Verbeemen, Gasthuissite, Hof van Egmont)	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Hoog	Stad	RO Provincie	IU	NA
A.2-3	Realisatie nieuw ziekenhuis	Mechelen - Noord	Bereikbaarheid		Hoog	vzw Emmaus	Stad MOW - AWW	IU	BA
A.2-4	Realisatie spoorbypass + Arsenaaltangent + OV en fietsinfrastructuur	Mechelen - Centrum: Stationsomgeving	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Eurostation	Stad NMBS MOW - AWW	IU	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
A.2-5	Centraal station Mechelen: Volledige herziening knooppunt openbaar vervoer	Mechelen - Centrum: Stationsomgeving	Toegankelijkheid		Hoog	Eurostation	Stad NMBS De Lijn MOW - AWW	MLT	BA
A.2-6	Opmaak masterplan en RUP herbestemming Arsenaal: Nieuw stadsdeel met bijzondere aandacht voor wonen en werken	Arsenaal	Bereikbaarheid		Middel	Stad		MLT	BA
A.2-7	R6: Doortrekken tot N15 Putsesteenweg	Mechelen - Noord	Verkeersleefbaarheid		Hoog	MOW - AWW	Sint-Katelijne- Waver Bonheiden	IU	BA
A.2-8	R6: Beveiligen kruispunten met N1 en N14 met flyovers	Mechelen - Noord	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW	Stad Sint-Katelijne- Waver	KT	BA
A.2-9	Onderzoek voor het optimaliseren van het knooppunt Mechelen Noord: Relatie R6-N16 en ontsluiting bedrijventerrein	Mechelen - Noord: Kruispunt E19 - R6 - N16	Bereikbaarheid		Hoog	MOW - AWW	Stad RO	MLT	NA
A.2-10	Opmaak GRUP Mechelen Noord III en IV: Grootschalige detailhandel en regionaal bedrijventerrein	Mechelen - Noord: Bedrijventerrein	Bereikbaarheid		Hoog	RO	Stad MOW - AWW	KT	NA
A.2-11	Herinrichting Vesten volgens resultaten van lopende studie	Mechelen - Centrum	Verkeersleefbaarheid		Middel	MOW - AWW	Stad De Lijn	IO	NA
Werkdomein Verkeersnetwerken									
WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.1-1	K. Mercierplein – H. Consciencestraat – Station: Herinrichting als hoofdas fiets-wandel-openbaar vervoer	Mechelen - Centrum	Bereikbaarheid		Middel	Stad	MOW - AWW De Lijn	MLT	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.1-2	Onderzoeken naar haalbaarheid om schoolomgevingen autovrij/-luw te maken	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad		KT	NA
B.1-3	Doorwaadbaarheid woonbuurten verbeteren door het inzetten op autoluwe woonstraten en aanleg van parken en pleinen	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		MLT	NA
B.1-4	Evaluatie en uitbreiding autoluw gebied in de binnenstad	Mechelen - Centrum	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		KT	NA
B.1-5	Heraanleg Bruul - Graaf van Egmontstraat als winkelwandelstraat	Mechelen - Centrum	Toegankelijkheid	4.500.000,00 €	Hoog	Stad		IU	NA
B.1-6	Verhogen verblijfskwaliteit in centrum: Winkelstraatjes, Sint Janstraat, Stassartstraat ...	Mechelen - Centrum	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad		KT	NA
B.1-7	Verhogen verblijfskwaliteit in wijken en dorpen: Nekkerspoel, Pennepoel, Hombeek, ...	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad		C	NA
B.1-8	Heraanleg van openbaar domein gebeurt volgens de eisen in het vademecum toegankelijkheid	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Hoog	Stad		C	NA
B.2-1	Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk: Onderzoek nieuwe hoofdroutes richting Zemst en Kapelle o/d Bos	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Hoog	Provincie	Stad	KT	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.2-2	Realisatie hoofdroute tussen Antwerpen en Mechelen	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Hoog	Provincie	Stad NMBS MOW - AWW	IU	NA
B.2-3	Hoofdroute Zemst - Vilvoorde: Verhogen veiligheid/comfort op N1 Brusselsesteenweg	Mechelen - Zuid: Wegsegment	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW	Stad Provincie	KT	NA
B.2-4	Hoofdroute Zemst - Vilvoorde: Onderzoek mogelijkheden vrijliggende route langs spoorlijn	Mechelen - Zuid	Bereikbaarheid		Middel	Provincie	Zemst Stad NMBS	KT	NA
B.2-5	Hoofdroute Kapelle o/d Bos: Gefaseerd realiseren van kwaliteatieve fietsverbinding	Mechelen - Zuid	Bereikbaarheid		Middel	Stad	Provincie NMBS	MLT	NA
B.2-6	N1 Antwerpsesteenweg: Walem - M. Sabbestraat: Ontdubbelen fietspaden en herinrichten weg	Mechelen - Noord	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW	Stad Sint-Katelijne- Waver Provincie	MLT	BA
B.2-7	M. Sabbestraat: Ontdubbelen fietspaden tussen N1 en Schijfstraat	Mechelen - Noord	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	MOW - AWW	LT	BA
B.2-8	N15a Nekkerspoelstraat - Putsesteenweg: Heraanleg met comfortabele fietspaden	Nekkerspoel	Verkeersveiligheid	6.300.000,00 €	Hoog	MOW - BMV	Stad Provincie	MLT	BA
B.2-9	Realisatie fietsbrug Stuivenbergbaan – Koolstraat	Battel	Bereikbaarheid	400.000,00 €	Middel	Waterwegen & Zeekanaal	Stad	MLT	BA
B.2-10	Tervuursesteenweg: Aanleg fietspaden laatste fase	Tervuursesteenweg	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad	Provincie	LT	BA
B.2-11	Juniorslaan – Leestsesteenweg: Laatste fase realisatie dubbelrichtingsfietspad	Leest	Verkeersveiligheid		Laag	Stad		LT	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.2-12	Vrouwvlietroute: Verbeteren continuïteit en veiligheid (oversteekplaatsen, aansluiting Zonnestraat)	Mechelen - Noord	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	MOW - AWW	KT	BA
B.2-13	Nieuwstraat: Verbeteren fietsveiligheid	Nekkerspoel	Verkeersveiligheid	150.000,00 €	Hoog	Stad	Provincie MOW - AWW	MLT	NA
B.2-14	Lange Zandstraat: Verbeteren fietsveiligheid	Walem	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	Sint-Katelijne-Waver	MLT	NA
B.2-15	Winketkaai: Jaagpad doortrekken tot aan de Vesten	Mechelen - Centrum	Bereikbaarheid		Middel	Stad	Waterwegen & Zeekanaal Provincie	MLT	NA
B.2-16	Bonheidensteenweg: Verbeteren fietscomfort en veiligheid	Muizen	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	Provincie Bonheiden	LT	NA
B.2-17	Rijmenamsesteenweg: Verbeteren fietscomfort en veiligheid	Muizen	Verkeersveiligheid		Laag	Stad	Provincie Bonheiden	LT	NA
B.2-18	Verbeteren fietsinfrastructuur bedrijventerrein MechelenNoord: Schalienhoevedreef + Brug over E19	Mechelen - Noord	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad	MOW - AWW	MLT	BA
B.2-19	Uitbouw Tivoliroute: Kruising met Eikestraat + brug over Vrouwvliet + route door het Tivolipark	Mechelen - Noord	Bereikbaarheid		Hoog	Stad	VMM	KT	BA
B.2-20	Realisatie Fietsbrug Papenhof - Maanhoevevelde	Nekkerspoel	Bereikbaarheid		Laag	Stad	VMM Sint-Katelijne-Waver	LT	NA
B.2-21	Realiseren vlotte en veilige fietsverbinding Station - Ragheno - Spreeuwenhoek	Arsenaal	Bereikbaarheid		Middel	Stad		MLT	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.2-22	Wijk Tervuursesteenweg: Realiseren interne fietsroutes volgens masterplan Gandhi	Tervuursesteenweg	Toegankelijkheid		Middel	Stad		MLT	NA
B.2-23	Steenweg op Heindonk: Realisatie fietspaden 2e fase	Heffen	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	Willebroek	MLT	NA
B.2-24	Verbeteren fietsinfrastructuur bedrijventerrein MechelenZuid: E. Walschaertsstraat - Bedrijvenlaan - Kruisbaan - A. Spinoistraat	Mechelen - Zuid	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	Provincie	MLT	NA
B.2-25	Beveiligen van oversteekplaatsen met drukke wegen (N1, N14,...)	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW	Stad	KT	NA
B.2-26	Spreeuwenhoek: Realiseren fietsbrug over Leuvense Vaart	Muizen	Bereikbaarheid		Hoog	Waterwegen & Zeekanaal	Zemst Stad	MLT	NA
B.2-27	Schonenberg - Eggestraat - Vrijbroekpark: Continuïteit fietsroute verbeteren	Mechelen - Zuid	Bereikbaarheid		Middel	Stad		MLT	NA
B.2-28	Stapsgewijs realiseren van de groene fietsring	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad	Waterwegen & Zeekanaal Provincie MOW - AWV	LT	NA
B.2-29	N1 Antwerpsesteenweg: Onderdoorgang fietsers aan Netebrug voorzien bij vernieuwen brug	Walem	Verkeersveiligheid		Middel	Waterwegen & Zeekanaal	Stad MOW - AWV	LT	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.2-30	Jaagpad Muizen - Rijmenam: één zijde verharden als alternatief voor de Rijmenamsesteenweg	Muizen	Verkeersveiligheid		Middel	Waterwegen & Zeekanaal	Stad Bonheiden	KT	NA
B.2-31	Beveiligde buurfietsenstallingen voorzien	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Middel	Stad		KT	BA
B.2-32	Uitbreiden publiek stallingaanbod in de binnenstad en woonbuurten	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Hoog	Stad		C	BA
B.2-33	Opmaken van een bewegwijzeringsplan voor fietsers	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad		MLT	BA
B.2-34	Samenwerking met een sociaal tewerkstellingsproject om diensten aan fietsers aan te bieden (fietspunt, verhuur, onderhoud)	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Middel	Stad	Fietsatelier	C	NA
B.2-35	Uitbouw van fietsverhuur/leenfietsen op maat van de stad	Mechelen - Centrum	Toegankelijkheid		Middel	Stad		KT	NA
B.2-36	Doorstroming voor fietsers verbeteren: lichtenregelingen, rechtsaf door rood, fietsstraat, ...	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Middel	Stad	MOW - AWW	KT	NA
B.2-37	Realiseren van een grote bewaakte fietsenstalling in het centrum van de stad	Mechelen - Centrum	Toegankelijkheid		Hoog	Stad		MLT	BA
B.2-38	Bewaakte (tijdelijke) fietsenstallingen organiseren bij evenementen	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Hoog	Stad		C	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.3-1	Evaluatie en optimalisatie van het openbaar vervoersaanbod	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Hoog	De Lijn	Stad MOW - AWW	C	NA
B.3-2	Vesten inzetten als drager voor het regionaal busnetwerk met aandacht voor doorstroming en kwalitatieve halteinfrastructuur	Mechelen - Centrum	Toegankelijkheid		Middel	De Lijn	Stad MOW - AWW	LT	NA
B.3-3	OV-bediening Ziekenhuissite: Doorkoppelen stadslijnen	Mechelen - Noord	Bereikbaarheid		Hoog	De Lijn	Stad	MLT	NA
B.3-4	OV-bediening Ziekenhuissite: Verknopen met streeklijnen bij realisatie station Mechelen-Noord	Mechelen - Noord	Bereikbaarheid		Middel	De Lijn		LT	NA
B.3-5	OV-bediening woongebied Stuivenberg verzorgen	Mechelen - Zuid	Bereikbaarheid		Middel	De Lijn	Stad	MLT	NA
B.3-6	OV-bediening woongebied Spreeuwenhoek verzorgen	Arsenaal	Bereikbaarheid		Middel	De Lijn	Stad	MLT	NA
B.3-7	OV-bediening Nekkersite (randpaking, Nekkerhal, sportpark,...) verzorgen	Nekkerspoel	Bereikbaarheid		Hoog	De Lijn	Stad	KT	NA
B.3-8	Verbeteren OV-bediening industrieterreinen	Mechelen - Gebiedsdekkend: Bedrijventerrein	Bereikbaarheid		Laag	De Lijn		MLT	NA
B.3-9	Halteinfrastructuur opwaarderen: perron, schuilhuisje, fietsenstalling, informatieverstrekking, ...	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Middel	Stad	MOW - AWW De Lijn	C	NA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.3-10	Aangepast aanbod openbaar vervoer voorzien voor doelgroepen/specifieke locaties	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Hoog	Stad	De Lijn	KT	NA
B.3-11	Omschakelen naar milieuvriendelijke voertuigen, prioritair voor de bussen in het stadscentrum	Mechelen - Gebiedsdekkend	Milieu		Middel	De Lijn		MLT	NA
B.3-12	Trein: Station Nekkerspoel: heropenen stationsgebouw en loketfunctie	Nekkerspoel	Toegankelijkheid		Hoog	NMBS		KT	BA
B.3-13	Trein: Station Mechelen: Verbeteren onthaalinfrastructuur en overstapmogelijkheden	Mechelen - Centrum: Stationsomgeving	Toegankelijkheid		Hoog	NMBS	Eurostation	MLT	BA
B.3-14	Trein: Onderzoeken frequentieverhoging lijn Mechelen - Sint Niklaas en potentie nieuw station Hombeek/Willebroek zuid	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	NMBS		MLT	NA
B.3-15	Trein: Onderzoek naar opportuniteit en haalbaarheid van een betere ontsluiting van de noordelijke rand van Mechelen per spoor (station Noord, doorkoppelen lijn 26, lightrail...)	Mechelen - Noord	Bereikbaarheid		Hoog	NMBS	Stad MOW - BMV MOW - AWW	MLT	NA
B.3-16	Muizen station: Nieuwe toegang tot perrons vanaf zuidzijde	Muizen	Toegankelijkheid		Laag	NMBS	Stad	LT	NA
B.4-1	Studie tot opwaardering N16 tot primaire weg, type I	Heffen	Bereikbaarheid		Middel	MOW - AWW	Stad	LT	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.4-2	Aansluiting Mechelen Zuid: Optimaliseren capaciteit Technopolis-rotonde en leefbaarheid/veiligheid op traject naar Arsenaaltangent	Mechelen - Zuid	Bereikbaarheid		Hoog	MOW - AWW		MLT	NA
B.4-3	N26 - Trianonlaan: Herinrichting kruispunt	Muizen	Verkeersveiligheid		Middel	MOW - AWW		KT	NA
B.4-4	N15: Herinrichting kruispunt Putsesteenweg ifv hoofdrichting N15	Nekkerspoel	Verkeersleefbaarheid		Hoog	MOW - AWW	Stad	MLT	NA
B.4-5	N1 Brusselsesteenweg: Kruispunt Carrefour herinrichten ifv ontsluiting handelszaken	Mechelen - Zuid	Toegankelijkheid		Middel	MOW - AWW	Stad private partners	KT	NA
B.4-6	Lierseseenweg: Doortochtaanpak	Mechelen - Noord	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad	Provincie MOW - AWW	LT	BA
B.4-7	Grote Nieuwedijkstraat: Doortochtaanpak	Nekkerspoel	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad	Provincie	MLT	BA
B.4-8	Oude Brusselsesteenweg: Kwalitatieve herinrichting (3e fase nabij Europalaan)	Mechelen - Zuid	Verkeersleefbaarheid		Laag	Stad		LT	BA
B.4-9	Zemstweg (bibeko): Aanpak snelheidsproblematiek, verkeersveiligheid, schoolomgeving	Hombeek	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad	Provincie	KT	BA
B.4-10	Stassartstraat: Kwalitatief herinrichten als ontsluitingsweg voor het stadscentrum	Mechelen - Centrum	Toegankelijkheid		Middel	Stad		MLT	NA
B.4-11	Invoeren snelheidsplan politie: Zones 30-50-70	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Politie	Stad	KT	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.4-12	Aanpak van sluijverkeer op landbouwwegen in Heffen/Leest/Hombeek	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad	Politie	KT	NA
B.4-13	Aanpak van sluijverkeer in woonbuurten: Schonenberg, Vinkstraat,...	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad	Politie	MLT	NA
B.4-14	Nekkerspoel: Circulatiestudie ifv aanpak sluijverkeer in woonstraten (omgeving Paardenkerkhofstraat-Caputsteenstraat-Kleine Nieuwedijkstraat)	Mechelen - Zuid	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad		IU	NA
B.4-15	Eggestraat – Europalaan: Maatregelen sluijverkeer (knip/eenrichtingsverkeer/...)	Mechelen - Zuid	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		MLT	NA
B.4-16	Industrie Zuid: Verwezenlijke betere scheiding bedrijfsterrein en wonen	Mechelen - Zuid	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad	Bedrijven	MLT	NA
B.4-17	Onderzoeken haalbaarheid directe spoorontsluitingen: Veilingzone en Industrie Zuid	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	NMBS	Stad Bedrijven	MLT	BA
B.5-1	Optimaliseren straatparkeren in functie van kwalitatief herinrichten van straten en pleinen	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad		C	BA
B.5-2	Inno-parking en centerparking: Afbouwen rotatieparkeren	Mechelen - Centrum	Bereikbaarheid		Middel	Stad	parkeeruitbater	MLT	BA
B.5-3	Uitbouwen en inrichten randparkings/P&R	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad	De Lijn	KT	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
B.5-4	Realiseren van een performante OV-verbinding tussen het centrum en de randparkings	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	De Lijn	Stad	MLT	NA
B.5-5	Uitbouwen Vesten als drager voor het parkeeraanbod voor de binnenstad	Mechelen - Centrum	Bereikbaarheid		Middel	MOW - AWW	Stad	MLT	NA
B.5-6	Bewonersparkeren: Aanleg buurtparkings (prioritair in buurten met hoge parkeerdruk)	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		C	NA
B.5-7	Aanmoedigen dubbelgebruik van parkings bedrijven, handelszaken, scholen...	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Middel	Stad		C	NA
B.5-8	Opmaken bouwverordening met onder meer eisen naar parkeren, fietsenstallingen, ...	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		IU	NA
B.5-9	Uitbouwen parkeergeleiding naar vrije parkeerplaatsen met een modern parkeergeleidingssysteem	Mechelen - Centrum	Bereikbaarheid		Hoog	Stad	parkeerauswaker MOW - AWW	G	NA
B.5-10	Onderzoek parkeren autocars / vrachtwagens	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad		MLT	BA
Werkdomein Flankerende maatregelen									
WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
C.1-1	Mobiliteitsmanagement van scholen: Ondersteuning bij schoolvervoerplan, fietspoelen, ...	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Laag	Stad	Provincie	C	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
C.1-2	Vervoersmanagement met bedrijven: Ondersteuning bij onder meer bedrijfsvervoerplannen	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Laag	Stad	Provincie	C	BA
C.1-3	Vervoersmanagement bij evenementen (Maanrock, De Nekkerhal, Planckendael, ...)	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Laag	Stad		KT	BA
C.1-4	Onderzoek en uitbouw van een distributienetwerk in functie van beleveringen in de binnenstad	Mechelen - Centrum	Bereikbaarheid		Hoog	Stad		KT	NA
C.1-5	Onderzoek naar inzetbaarheid fiets voor distributie van goederen binnen het project CycleLogistics	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad		IU	NA
C.2-1	Tussenkost in de kostprijs voor openbaar vervoer voor doelgroepen	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Hoog	Stad	De Lijn	G	BA
C.2-2	Parkeren: Verder uitwerken van gedifferentieerde tariefstructuur: centrum - rand / bewoners-bezoekers / straatparkeren-ondergronds	Mechelen - Centrum	Toegankelijkheid		Middel	Stad		C	BA
C.2-3	Tussenkost in de kostprijs van leenfietsen/huurfietsen	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Middel	Stad	Vlaamse overheid private partners	G	NA
C.3-1	Bewegwijzering en communicatie vrachtroutes	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad	MOW - AWV Bedrijven	KT	NA
C.3-2	Promoten van parkeren aan de rand	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad		KT	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
C.3-3	Promotie toerisme per fiets	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Laag	Stad	Provincie	C	BA
C.3-4	Organisatie van Autovrije Zondag en Autovrije school/werkdag	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad		G	BA
C.3-5	Verkeerseducatie naar scholen	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid		Middel	Politie		C	NA
C.3-6	Verspreiden fietsroutekaart	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid		Middel	Stad		G	NA
C.3-7	Communicatie bij wegenwerken, circulatiewijzingen, minder hinder, ...	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Laag	Stad	Politie	C	NA
C.3-8	Optimaliseren van bereikbaarheid door in te zetten op moderne communicatiemiddelen	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Laag	Stad		C	NA
C.3-9	Faciliteren en ondersteunen van autodeelorganisaties	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Middel	Stad		C	NA
C.3-10	Inzetten van nieuwe technologie om mobiliteit beter te beheersen/sturen	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad		KT	NA
C.3-11	Opmaak beleidskader voor oplaadpunten elektrische voertuigen en voorzien van oplaadpunten op strategische locaties	Mechelen - Gebiedsdekkend	Milieu		Middel	Stad		KT	NA
C.4-1	Controle op betalend parkeren en blauwe zone door parkeerbedrijf	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Middel	parkeeroptimaliserend Vinci Park	Stad	C	BA

WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
C.4-2	Handhavingsbeleid volgens actieplan verkeersveiligheid politie: snelheid/alcohol/drugs/gord el...	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Politie		C	BA
C.5-1	Opvolging mobiliteitsplan door de dienst ruimtelijke planning en mobiliteit	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		C	BA
C.5-2	Integratie mobiliteit met het beleidsplan politie: Handhaving, verkeersveiligheid	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid		Middel	Politie	Stad	C	BA
C.5-3	Oprichten overlegplatform mobiliteit met buurgemeenten	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad	Provincie MOW - AWW Buurgemeenten	KT	NA
C.6-1	Opvolging luchtkwaliteit in de stad	Mechelen - Gebiedsdekkend	Milieu		Hoog	Stad	VMM	C	NA
C.6-2	Periodieke analyses van ongevallen, snelheid, tellingen van voertuigen,...	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid		Middel	Politie	Stad	C	NA
C.6-3	Periodiek evalueren van parkeerplan (parkeerbezetting, parkeerduur)	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad		C	BA
C.6-4	Periodiek uitvoeren van fietstellingen (zowel fietsintensiteiten als fietsparkeren)	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		C	NA

Beleidsprogramma vanuit de doelstellingen

Hoofddoelstelling	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Verkeersveiligheid	A.2-8	R6: Beveiligen kruispunten met N1 en N14 met flyovers	Mechelen - Noord		Hoog	MOW - AWW	Stad Sint-Katelijne-Waver	KT	BA
Verkeersveiligheid	B.1-2	Onderzoeken naar haalbaarheid om schoolomgevingen autovrij/-luw te maken	Mechelen - Gebiedsdekkend		Hoog	Stad		KT	NA
Verkeersveiligheid	B.2-11	Juniorslaan – Leestsesteenweg: Laatste fase realisatie dubbelrichtingsfietspad	Leest		Laag	Stad		LT	BA
Verkeersveiligheid	B.2-12	Vrouwvlietroute: Verbeteren continuïteit en veiligheid (oversteekplaatsen, aansluiting Zonnestraat)	Mechelen - Noord		Middel	Stad	MOW - AWW	KT	BA
Verkeersveiligheid	B.2-13	Nieuwstraat: Verbeteren fietsveiligheid	Nekkerspoel	150.000,00 €	Hoog	Stad	Provincie MOW - AWW	MLT	NA
Verkeersveiligheid	B.2-14	Lange Zandstraat: Verbeteren fietsveiligheid	Walem		Middel	Stad	Sint-Katelijne-Waver	MLT	NA
Verkeersveiligheid	B.2-16	Bonheidensteenweg: Verbeteren fietscomfort en veiligheid	Muizen		Middel	Stad	Provincie Bonheiden	LT	NA
Verkeersveiligheid	B.2-17	Rijmenamssteenweg: Verbeteren fietscomfort en veiligheid	Muizen		Laag	Stad	Provincie Bonheiden	LT	NA
Verkeersveiligheid	B.2-18	Verbeteren fietsinfrastructuur bedrijventerrein MechelenNoord: Schalienhoevedreef + Brug over E19	Mechelen - Noord		Hoog	Stad	MOW - AWW	MLT	BA

Hoofddoelstelling	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Verkeersveiligheid	B.2-23	Steenweg op Heindonk: Realisatie fietspaden 2e fase	Heffen		Middel	Stad	Willebroek	MLT	NA
Verkeersveiligheid	B.2-24	Verbeteren fietsinfrastructuur bedrijventerrein MechelenZuid: E. Walschaertsstraat - Bedrijvenlaan - Kruisbaan - A. Spinoistraat	Mechelen - Zuid		Middel	Stad	Provincie	MLT	NA
Verkeersveiligheid	B.2-25	Beveiligen van oversteekplaatsen met drukke wegen (N1, N14,...)	Mechelen - Gebiedsdekkend		Hoog	MOW - AWW	Stad	KT	NA
Verkeersveiligheid	B.2-29	N1 Antwerpsesteenweg: Onderdoorgang fietsers aan Netebrug voorzien bij vernieuwen brug	Walem		Middel	Waterwegen & Zeekanaal	Stad MOW - AWV	LT	NA
Verkeersveiligheid	B.2-3	Hoofdroute Zemst - Vilvoorde: Verhogen veiligheid/comfort op N1 Brusselsesteenweg	Mechelen - Zuid: Wegsegment		Hoog	MOW - AWW	Stad Provincie	KT	NA
Verkeersveiligheid	B.2-30	Jaagpad Muizen - Rijmenam: één zijde verharden als alternatief voor de Rijmenamsesteenweg	Muizen		Middel	Waterwegen & Zeekanaal	Stad Bonheiden	KT	NA
Verkeersveiligheid	B.2-6	N1 Antwerpsesteenweg: Walem - M. Sabbestraat: Ontdubbelen fietspaden en herinrichten weg	Mechelen - Noord		Hoog	MOW - AWW	Stad Sint-Katelijne- Waver Provincie	MLT	BA
Verkeersveiligheid	B.2-7	M. Sabbestraat: Ontdubbelen fietspaden tussen N1 en Schijfstraat	Mechelen - Noord		Middel	Stad	MOW - AWW	LT	BA

Hoofddoelstelling	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Verkeersveiligheid	B.2-8	N15a Nekkerspoelstraat - Putssteenweg: Heraanleg met comfortabele fietspaden	Nekkerspoel	6.300.000,00 €	Hoog	MOW - BMV	Stad Provincie	MLT	BA
Verkeersveiligheid	B.4-3	N26 - Trianonlaan: Herinrichting kruispunt	Muizen		Middel	MOW - AWW		KT	NA
Verkeersveiligheid	B.4-9	Zemstweg (bibeko): Aanpak snelheidsproblematiek, verkeersveiligheid, schoolomgeving	Hombeek		Hoog	Stad	Provincie	KT	BA
Verkeersveiligheid	C.3-5	Verkeerseducatie naar scholen	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	Politie		C	NA
Verkeersveiligheid	C.3-6	Verspreiden fietsroutekaart	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	Stad		G	NA
Verkeersveiligheid	C.5-2	Integratie mobiliteit met het beleidsplan politie: Handhaving, verkeersveiligheid	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	Politie	Stad	C	BA
Verkeersveiligheid	C.6-2	Periodieke analyses van ongevallen, snelheid, tellingen van voertuigen,...	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	Politie	Stad	C	NA
Bereikbaarheid	A.1-1	Afstemming structuurplan – mobiliteitsplan	Mechelen - Gebiedsdekkend		Hoog	Stad		C	BA
Bereikbaarheid	A.1-2	Herziening Ruimtelijk structuurplan	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	Stad	RO Provincie	LT	NA
Bereikbaarheid	A.1-3	Ruimte herbestemmen voor wonen, stimuleren gemengde ontwikkeling, renovatie en kwaliteitsverbetering wonen in de binnenstad	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	Stad		IU	NA

Hoofddoelstelling	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Bereikbaarheid	A.2-1	Uitvoering masterplan/RUPs (Stuivenberg, Spreeuwenhoek - Venne, Bonduelle, Boerenkrijgstraat, Otterbeek, Guldendal, Tinel, belgacomsite)	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	Stad		IU	BA
Bereikbaarheid	A.2-10	Opmaak GRUP Mechelen Noord III en IV: Grootchalige detailhandel en regionaal bedrijventerrein	Mechelen - Noord: Bedrijventerrein		Hoog	RO	Stad MOW - AWW	KT	NA
Bereikbaarheid	A.2-2	Opmaak masterplan/RUPs voor nieuwe ontwikkelingen (Keerdok, Dijlepoort, Comet, Nekkerpoort, Douane, Verbeemen, Gasthuissite, Hof van Egmont)	Mechelen - Gebiedsdekkend		Hoog	Stad	RO Provincie	IU	NA
Bereikbaarheid	A.2-3	Realisatie nieuw ziekenhuis	Mechelen - Noord		Hoog	vzw Emmaus	Stad MOW - AWW	IU	BA
Bereikbaarheid	A.2-6	Opmaak masterplan en RUP herbestemming Arsenaal: Nieuw stadsdeel met bijzondere aandacht voor wonen en werken	Arsenaal		Middel	Stad		MLT	BA
Bereikbaarheid	A.2-9	Onderzoek voor het optimaliseren van het knooppunt Mechelen Noord: Relatie R6-N16 en ontsluiting bedrijventerrein	Mechelen - Noord: Kruispunt E19 - R6 - N16		Hoog	MOW - AWW	Stad RO	MLT	NA
Bereikbaarheid	B.1-1	K. Mercierplein – H. Consciencestraat – Station: Herinrichting als hoofdas fiets-wandel-openbaar vervoer	Mechelen - Centrum		Middel	Stad	MOW - AWW De Lijn	MLT	BA

Hoofddoelstelling	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Bereikbaarheid	B.2-1	Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk: Onderzoek nieuwe hoofdroutes richting Zemst en Kapelle o/d Bos	Mechelen - Gebiedsdekkend		Hoog	Provincie	Stad	KT	NA
Bereikbaarheid	B.2-15	Winkelkaai: Jaagpad doortrekken tot aan de Vesten	Mechelen - Centrum		Middel	Stad	Waterwegen & Zeekanaal Provincie	MLT	NA
Bereikbaarheid	B.2-19	Uitbouw Tivoliroute: Kruising met Eikestraat + brug over Vrouwvliet + route door het Tivolipark	Mechelen - Noord		Hoog	Stad	VMM	KT	BA
Bereikbaarheid	B.2-2	Realisatie hoofdroute tussen Antwerpen en Mechelen	Mechelen - Gebiedsdekkend		Hoog	Provincie	Stad NMBS MOW - AWW	IU	NA
Bereikbaarheid	B.2-20	Realisatie Fietsbrug Papenhof - Maanhoevevelde	Nekkerspoel		Laag	Stad	VMM Sint-Katelijne-Waver	LT	NA
Bereikbaarheid	B.2-21	Realiseren vlotte en veilige fietsverbinding Station - Ragheno - Spreeuwenhoek	Arsenaal		Middel	Stad		MLT	NA
Bereikbaarheid	B.2-26	Spreeuwenhoek: Realiseren fietsbrug over Leuvense Vaart	Muizen		Hoog	Waterwegen & Zeekanaal	Zemst Stad	MLT	NA
Bereikbaarheid	B.2-27	Schonenberg - Eggestraat - Vrijbroekpark: Continuïteit fietsroute verbeteren	Mechelen - Zuid		Middel	Stad		MLT	NA
Bereikbaarheid	B.2-28	Stapsgewijs realiseren van de groene fietsring	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	Stad	Waterwegen & Zeekanaal Provincie MOW - AWW	LT	NA
Bereikbaarheid	B.2-33	Opmaken van een bewegwijzeringsplan voor fietsers	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	Stad		MLT	BA

Hoofddoelstelling	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Bereikbaarheid	B.2-4	Hoofdroute Zemst - Vilvoorde: Onderzoek mogelijkheden vrijliggende route langs spoorlijn	Mechelen - Zuid		Middel	Provincie	Zemst Stad NMBS	KT	NA
Bereikbaarheid	B.2-5	Hoofdroute Kapelle o/d Bos: Gefaseerd realiseren van kwaliteatieve fietsverbinding	Mechelen - Zuid		Middel	Stad	Provincie NMBS	MLT	NA
Bereikbaarheid	B.2-9	Realisatie fietsbrug Stuivenbergbaan – Koolstraat	Battel	400.000,00 €	Middel	Waterwegen & Zeekanaal	Stad	MLT	BA
Bereikbaarheid	B.3-1	Evaluatie en optimalisatie van het openbaar vervoersaanbod	Mechelen - Gebiedsdekkend		Hoog	De Lijn	Stad MOW - AWW	C	NA
Bereikbaarheid	B.3-14	Trein: Onderzoeken frequentieverhoging lijn Mechelen - Sint Niklaas en potentie nieuw station Hombeek/Willebroek zuid	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	NMBS		MLT	NA
Bereikbaarheid	B.3-15	Trein: Onderzoek naar opportuniteit en haalbaarheid van een betere ontsluiting van de noordelijke rand van Mechelen per spoor (station Noord, doorkoppelen lijn 26, lightrail...)	Mechelen - Noord		Hoog	NMBS	Stad MOW - BMV MOW - AWW	MLT	NA
Bereikbaarheid	B.3-3	OV-bediening Ziekenhuissite: Doorkoppelen stadslijnen	Mechelen - Noord		Hoog	De Lijn	Stad	MLT	NA
Bereikbaarheid	B.3-4	OV-bediening Ziekenhuissite: Verknopen met streeklijnen bij realisatie station Mechelen-Noord	Mechelen - Noord		Middel	De Lijn		LT	NA

Hoofddoelstelling	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Bereikbaarheid	B.3-5	OV-bediening woongebied Stuivenberg verzorgen	Mechelen - Zuid		Middel	De Lijn	Stad	MLT	NA
Bereikbaarheid	B.3-6	OV-bediening woongebied Spreuwenhoek verzorgen	Arsenaal		Middel	De Lijn	Stad	MLT	NA
Bereikbaarheid	B.3-7	OV-bediening Nekkersite (randpaking, Nekkerhal, sportpark,...) verzorgen	Nekkerspoel		Hoog	De Lijn	Stad	KT	NA
Bereikbaarheid	B.3-8	Verbeteren OV-bediening industrieterreinen	Mechelen - Gebiedsdekkend: Bedrijventerrein		Laag	De Lijn		MLT	NA
Bereikbaarheid	B.4-1	Studie tot opwaardering N16 tot primaire weg, type I	Heffen		Middel	MOW - AWW	Stad	LT	BA
Bereikbaarheid	B.4-17	Onderzoeken haalbaarheid directe spoorontsluitingen: Veilingzone en Industrie Zuid	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	NMBS	Stad Bedrijven	MLT	BA
Bereikbaarheid	B.4-2	Aansluiting Mechelen Zuid: Optimaliseren capaciteit Technopolis-rotonde en leefbaarheid/veiligheid op traject naar Arsenaaltangent	Mechelen - Zuid		Hoog	MOW - AWW		MLT	NA
Bereikbaarheid	B.5-10	Onderzoek parkeren autocars / vrachtwagens	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	Stad		MLT	BA
Bereikbaarheid	B.5-2	Inno-parking en centerparking: Afbouwen rotatieparkeren	Mechelen - Centrum		Middel	Stad	parkeeruitbater	MLT	BA
Bereikbaarheid	B.5-3	Uitbouwen en inrichten randparkings/P&R	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	Stad	De Lijn	KT	BA
Bereikbaarheid	B.5-4	Realiseren van een performante OV-verbinding tussen het centrum en de randparkings	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	De Lijn	Stad	MLT	NA

Hoofddoelstelling	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Bereikbaarheid	B.5-5	Uitbouwen Vesten als drager voor het parkeeraanbod voor de binnenstad	Mechelen - Centrum		Middel	MOW - AWW	Stad	MLT	NA
Bereikbaarheid	B.5-9	Uitbouwen parkeergeleiding naar vrije parkeerplaatsen met een modern parkeergeleidingssysteem	Mechelen - Centrum		Hoog	Stad	parkeeruitbater MOW - AWW	G	NA
Bereikbaarheid	C.1-1	Mobiliteitsmanagement van scholen: Ondersteuning bij schoolvervoerplan, fietspoolen, ...	Mechelen - Gebiedsdekkend		Laag	Stad	Provincie	C	BA
Bereikbaarheid	C.1-2	Vervoersmanagement met bedrijven: Ondersteuning bij onder meer bedrijfsvervoerplannen	Mechelen - Gebiedsdekkend		Laag	Stad	Provincie	C	BA
Bereikbaarheid	C.1-3	Vervoersmanagement bij evenementen (Maanrock, De Nekkerhal, Planckendael, ...)	Mechelen - Gebiedsdekkend		Laag	Stad		KT	BA
Bereikbaarheid	C.1-4	Onderzoek en uitbouw van een distributienetwerk in functie van beleveringen in de binnenstad	Mechelen - Centrum		Hoog	Stad		KT	NA
Bereikbaarheid	C.1-5	Onderzoek naar inzetbaarheid fiets voor distributie van goederen binnen het project CycleLogistics	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	Stad		IU	NA
Bereikbaarheid	C.3-1	Bewegwijzering en communicatie vrachtroutes	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	Stad	MOW - AWW Bedrijven	KT	NA
Bereikbaarheid	C.3-10	Inzetten van nieuwe technologie om mobiliteit beter te beheersen/sturen	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	Stad		KT	NA

Hoofddoelstelling	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Bereikbaarheid	C.3-2	Promoten van parkeren aan de rand	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	Stad		KT	BA
Bereikbaarheid	C.3-3	Promotie toerisme per fiets	Mechelen - Gebiedsdekkend		Laag	Stad	Provincie	C	BA
Bereikbaarheid	C.3-7	Communicatie bij wegenwerken, circulatiewijzingen, minder hinder, ...	Mechelen - Gebiedsdekkend		Laag	Stad	Politie	C	NA
Bereikbaarheid	C.3-8	Optimaliseren van bereikbaarheid door in te zetten op moderne communicatiemiddelen	Mechelen - Gebiedsdekkend		Laag	Stad		C	NA
Bereikbaarheid	C.5-3	Oprichten overlegplatform mobiliteit met buurgemeenten	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	Stad	Provincie MOW - AWW Buurgemeenten	KT	NA
Verkeersleefbaarheid	A.2-11	Herinrichting Vesten volgens resultaten van lopende studie	Mechelen - Centrum		Middel	MOW - AWW	Stad De Lijn	IO	NA
Verkeersleefbaarheid	A.2-4	Realisatie spoorbypass + Arsenaaltangent + OV en fietsinfrastructuur	Mechelen - Centrum: Stationsomgeving		Hoog	Eurostation	Stad NMBS MOW - AWW	IU	BA
Verkeersleefbaarheid	A.2-7	R6: Doortrekken tot N15 Putsesteenweg	Mechelen - Noord		Hoog	MOW - AWW	Sint-Katelijne-Waver Bonheiden	IU	BA
Verkeersleefbaarheid	B.1-3	Doorwaadbaarheid woonbuurten verbeteren door het inzetten op autoluwe woonstraten en aanleg van parken en pleinen	Mechelen - Gebiedsdekkend		Hoog	Stad		MLT	NA
Verkeersleefbaarheid	B.1-4	Evaluatie en uitbreiding autoluw gebied in de binnenstad	Mechelen - Centrum		Hoog	Stad		KT	NA

Hoofddoelstelling	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Verkeersleefbaarheid	B.1-6	Verhogen verblijfskwaliteit in centrum: Winkelstraatjes, Sint Janstraat, Stassartstraat ...	Mechelen - Centrum		Middel	Stad		KT	NA
Verkeersleefbaarheid	B.1-7	Verhogen verblijfskwaliteit in wijken en dorpen: Nekkerspoel, Pennepoel, Hombeek, ...	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	Stad		C	NA
Verkeersleefbaarheid	B.2-10	Tervuursesteenweg: Aanleg fietspaden laatste fase	Tervuursesteenweg		Middel	Stad	Provincie	LT	BA
Verkeersleefbaarheid	B.4-11	Invoeren snelheidsplan politie: Zones 30-50-70	Mechelen - Gebiedsdekkend		Hoog	Politie	Stad	KT	BA
Verkeersleefbaarheid	B.4-12	Aanpak van sluipverkeer op landbouwwegen in Heffen/Leest/Hombeek	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	Stad	Politie	KT	NA
Verkeersleefbaarheid	B.4-13	Aanpak van sluipverkeer in woonbuurten: Schonenberg, Vinkstraat, ...	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	Stad	Politie	MLT	NA
Verkeersleefbaarheid	B.4-14	Nekkerspoel: Circulatiestudie ifv aanpak sluipverkeer in woonstraten (omgeving Paardenkerkhofstraat-Caputsteenstraat-Kleine Nieuwedijkstraat)	Mechelen - Zuid		Middel	Stad		IU	NA
Verkeersleefbaarheid	B.4-15	Eggestraat – Europalaan: Maatregelen sluipverkeer (knip/eenrichtingsverkeer/...)	Mechelen - Zuid		Hoog	Stad		MLT	NA
Verkeersleefbaarheid	B.4-16	Industrie Zuid: Verwezenlijke betere scheiding bedrijfsterein en wonen	Mechelen - Zuid		Hoog	Stad	Bedrijven	MLT	NA

Hoofddoelstelling	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Verkeersleefbaarheid	B.4-4	N15: Herinrichting kruispunt Putsesteenweg ifv hoofdrichting N15	Nekkerspoel		Hoog	MOW - AWW	Stad	MLT	NA
Verkeersleefbaarheid	B.4-6	Liersessteenweg: Doortochtaanpak	Mechelen - Noord		Hoog	Stad	Provincie MOW - AWW	LT	BA
Verkeersleefbaarheid	B.4-7	Grote Nieuwedijkstraat: Doortochtaanpak	Nekkerspoel		Hoog	Stad	Provincie	MLT	BA
Verkeersleefbaarheid	B.4-8	Oude Brusselsesteenweg: Kwalitatieve herinrichting (3e fase nabij Europalaan)	Mechelen - Zuid		Laag	Stad		LT	BA
Verkeersleefbaarheid	B.5-1	Optimaliseren straatparkeren in functie van kwalitatief herinrichten van straten en pleinen	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	Stad		C	BA
Verkeersleefbaarheid	B.5-6	Bewonersparkeren: Aanleg buurtparkings (prioritair in buurten met hoge parkeerdruk)	Mechelen - Gebiedsdekkend		Hoog	Stad		C	NA
Verkeersleefbaarheid	B.5-8	Opmaken bouwverordening met onder meer eisen naar parkeren, fietsenstallingen, ...	Mechelen - Gebiedsdekkend		Hoog	Stad		IU	NA
Verkeersleefbaarheid	C.3-4	Organisatie van Autovrije Zondag en Autovrije school/werkdag	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	Stad		G	BA
Verkeersleefbaarheid	C.4-1	Controle op betalend parkeren en blauwe zone door parkeerbedrijf	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	parkeeroptimaliserende Vinci Park	Stad	C	BA
Verkeersleefbaarheid	C.4-2	Handhavingsbeleid volgens actieplan verkeersveiligheid politie: snelheid/alcohol/drugs/gord el...	Mechelen - Gebiedsdekkend		Hoog	Politie		C	BA

Hoofddoelstelling	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Verkeersleefbaarheid	C.5-1	Opvolging mobiliteitsplan door de dienst ruimtelijke planning en mobiliteit	Mechelen - Gebiedsdekkend		Hoog	Stad		C	BA
Verkeersleefbaarheid	C.6-3	Periodiek evalueren van parkeerplan (parkeerbezetting, parkeerduur)	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	Stad		C	BA
Verkeersleefbaarheid	C.6-4	Periodiek uitvoeren van fietsstellingen (zowel fietsintensiteiten als fietsparkeren)	Mechelen - Gebiedsdekkend		Hoog	Stad		C	NA
Toegankelijkheid	A.2-5	Centraal station Mechelen: Volledige herziening knooppunt openbaar vervoer	Mechelen - Centrum: Stationsomgeving		Hoog	Eurostation	Stad NMBS De Lijn MOW - AWW	MLT	BA
Toegankelijkheid	B.1-5	Heraanleg Bruul - Graaf van Egmontstraat als winkelwandelstraat	Mechelen - Centrum	4.500.000,00 €	Hoog	Stad		IU	NA
Toegankelijkheid	B.1-8	Heraanleg van openbaar domein gebeurt volgens de eisen in het vademecum toegankelijkheid	Mechelen - Gebiedsdekkend		Hoog	Stad		C	NA
Toegankelijkheid	B.2-22	Wijk Tervuursesteenweg: Realiseren interne fietsroutes volgens masterplan Gandhi	Tervuursesteenweg		Middel	Stad		MLT	NA
Toegankelijkheid	B.2-31	Beveiligde buurtfietsenstallingen voorzien	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	Stad		KT	BA
Toegankelijkheid	B.2-32	Uitbreiden publiek stallingaanbod in de binnenstad en woonbuurten	Mechelen - Gebiedsdekkend		Hoog	Stad		C	BA

Hoofddoelstelling	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Toegankelijkheid	B.2-34	Samenwerking met een sociaal tewerkstellingsproject om diensten aan fietsers aan te bieden (fietspunt, verhuur, onderhoud)	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	Stad	Fietsatelier	C	NA
Toegankelijkheid	B.2-35	Uitbouw van fietsverhuur/leenfietsen op maat van de stad	Mechelen - Centrum		Middel	Stad		KT	NA
Toegankelijkheid	B.2-36	Doorstroming voor fietsers verbeteren: lichtenregelingen, rechtsaf door rood, fietsstraat, ...	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	Stad	MOW - AWV	KT	NA
Toegankelijkheid	B.2-37	Realiseren van een grote bewaakte fietsenstalling in het centrum van de stad	Mechelen - Centrum		Hoog	Stad		MLT	BA
Toegankelijkheid	B.2-38	Bewaakte (tijdelijke) fietsenstallingen organiseren bij evenementen	Mechelen - Gebiedsdekkend		Hoog	Stad		C	NA
Toegankelijkheid	B.3-10	Aangepast aanbod openbaar vervoer voorzien voor doelgroepen/specifieke locaties	Mechelen - Gebiedsdekkend		Hoog	Stad	De Lijn	KT	NA
Toegankelijkheid	B.3-12	Trein: Station Nekkerspoel: heropenen stationsgebouw en loketfunctie	Nekkerspoel		Hoog	NMBS		KT	BA
Toegankelijkheid	B.3-13	Trein: Station Mechelen: Verbeteren onthaalinfrastructuur en overstapmogelijkheden	Mechelen - Centrum: Stationsomgeving		Hoog	NMBS	Eurostation	MLT	BA
Toegankelijkheid	B.3-16	Muizen station: Nieuwe toegang tot perrons vanaf zuidzijde	Muizen		Laag	NMBS	Stad	LT	NA

Hoofddoelstelling	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Toegankelijkheid	B.3-2	Vesten inzetten als drager voor het regionaal busnetwerk met aandacht voor doorstroming en kwalitatieve halteinfrastructuur	Mechelen - Centrum		Middel	De Lijn	Stad MOW - AWW	LT	NA
Toegankelijkheid	B.3-9	Halteinfrastructuur opwaarderen: perron, schuilhuisje, fietsstalling, informatieverstrekking, ...	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	Stad	MOW - AWW De Lijn	C	NA
Toegankelijkheid	B.4-10	Stassartstraat: Kwalitatief herinrichten als ontsluitingsweg voor het stadscentrum	Mechelen - Centrum		Middel	Stad		MLT	NA
Toegankelijkheid	B.4-5	N1 Brusselsesteenweg: Kruispunt Carrefour herinrichten ifv ontsluiting handelszaken	Mechelen - Zuid		Middel	MOW - AWW	Stad private partners	KT	NA
Toegankelijkheid	B.5-7	Aanmoedigen dubbelgebruik van parkings bedrijven, handelszaken, scholen...	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	Stad		C	NA
Toegankelijkheid	C.2-1	Tussenkost in de kostprijs voor openbaar vervoer voor doelgroepen	Mechelen - Gebiedsdekkend		Hoog	Stad	De Lijn	G	BA
Toegankelijkheid	C.2-2	Parkeren: Verder uitwerken van gedifferentieerde tariefstructuur: centrum - rand / bewoners-bezoekers / straatparkeren - ondergronds	Mechelen - Centrum		Middel	Stad		C	BA
Toegankelijkheid	C.2-3	Tussenkost in de kostprijs van leenfietsen/huurfietsen	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	Stad	Vlaamse overheid private partners	G	NA

Hoofddoelstelling	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Toegankelijkheid	C.3-9	Faciliteren en ondersteunen van autodeelorganisaties	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	Stad		C	NA
Milieu	B.3-11	Omschakelen naar milieuvriendelijke voertuigen, prioritair voor de bussen in het stadscentrum	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	De Lijn		MLT	NA
Milieu	C.3-11	Opmaak beleidskader voor oplaadpunten elektrische voertuigen en voorzien van oplaadpunten op strategische locaties	Mechelen - Gebiedsdekkend		Middel	Stad		KT	NA
Milieu	C.6-1	Opvolging luchtkwaliteit in de stad	Mechelen - Gebiedsdekkend		Hoog	Stad	VMM	C	NA

Takenprogramma per initiatiefnemer

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
De Lijn	Stad MOW - AWV	B.3-1	Evaluatie en optimalisatie van het openbaar vervoersaanbod	Mechelen - Gebiedsdekkend		Bereikbaarheid	Hoog	C	NA
De Lijn		B.3-11	Omschakelen naar milieuvriendelijke voertuigen, prioritair voor de bussen in het stadscentrum	Mechelen - Gebiedsdekkend		Milieu	Middel	MLT	NA
De Lijn	Stad MOW - AWV	B.3-2	Vesten inzetten als drager voor het regionaal busnetwerk met aandacht voor doorstroming en kwalitatieve halteinfrastructuur	Mechelen - Centrum		Toegankelijkheid	Middel	LT	NA
De Lijn	Stad	B.3-3	OV-bediening Ziekenhuissite: Doorkoppelen stadslijnen	Mechelen - Noord		Bereikbaarheid	Hoog	MLT	NA
De Lijn		B.3-4	OV-bediening Ziekenhuissite: Verknopen met streeklijnen bij realisatie station Mechelen-Noord	Mechelen - Noord		Bereikbaarheid	Middel	LT	NA
De Lijn	Stad	B.3-5	OV-bediening woongebied Stuivenberg verzorgen	Mechelen - Zuid		Bereikbaarheid	Middel	MLT	NA
De Lijn	Stad	B.3-6	OV-bediening woongebied Spreeuwenhoek verzorgen	Arsenaal		Bereikbaarheid	Middel	MLT	NA
De Lijn	Stad	B.3-7	OV-bediening Nekkersite (randpaking, Nekkerhal, sportpark,...) verzorgen	Nekkerspoel		Bereikbaarheid	Hoog	KT	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
De Lijn		B.3-8	Verbeteren OV-bediening industrieterreinen	Mechelen - Gebiedsdekkend: Bedrijventerrein		Bereikbaarheid	Laag	MLT	NA
De Lijn	Stad	B.5-4	Realiseren van een performante OV-verbinding tussen het centrum en de randparkings	Mechelen - Gebiedsdekkend		Bereikbaarheid	Middel	MLT	NA
Eurostation	Stad NMBS MOW - AWW	A.2-4	Realisatie spoorbypass + Arsenaaltangent + OV en fietsinfrastructuur	Mechelen - Centrum: Stationsomgeving		Verkeersleefbaarheid	Hoog	IU	BA
Eurostation	Stad NMBS De Lijn MOW - AWW	A.2-5	Centraal station Mechelen: Volledige herziening knooppunt openbaar vervoer	Mechelen - Centrum: Stationsomgeving		Toegankelijkheid	Hoog	MLT	BA
MOW - AWW	Stad De Lijn	A.2-11	Herinrichting Vesten volgens resultaten van lopende studie	Mechelen - Centrum		Verkeersleefbaarheid	Middel	IO	NA
MOW - AWW	Sint-Katelijne- Waver Bonheiden	A.2-7	R6: Doortrekken tot N15 Putsesteenweg	Mechelen - Noord		Verkeersleefbaarheid	Hoog	IU	BA
MOW - AWW	Stad Sint-Katelijne- Waver	A.2-8	R6: Beveiligen kruispunten met N1 en N14 met flyovers	Mechelen - Noord		Verkeersveiligheid	Hoog	KT	BA
MOW - AWW	Stad RO	A.2-9	Onderzoek voor het optimaliseren van het knooppunt Mechelen Noord: Relatie R6-N16 en ontsluiting bedrijventerrein	Mechelen - Noord: Kruispunt E19 - R6 - N16		Bereikbaarheid	Hoog	MLT	NA
MOW - AWW	Stad	B.2-25	Beveiligen van oversteekplaatsen met drukke wegen (N1, N14,...)	Mechelen - Gebiedsdekkend		Verkeersveiligheid	Hoog	KT	NA
MOW - AWW	Stad Provincie	B.2-3	Hoofdroute Zemst - Vilvoorde: Verhogen veiligheid/comfort op N1 Brusselsesteenweg	Mechelen - Zuid: Wegsegment		Verkeersveiligheid	Hoog	KT	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
MOW - AWW	Stad Sint-Katelijne-Waver Provincie	B.2-6	N1 Antwerpsesteenweg: Walem - M. Sabbestraat: Ontdubbelen fietspaden en herinrichten weg	Mechelen - Noord		Verkeersveiligheid	Hoog	MLT	BA
MOW - AWW	Stad	B.4-1	Studie tot opwaardering N16 tot primaire weg, type I	Heffen		Bereikbaarheid	Middel	LT	BA
MOW - AWW		B.4-2	Aansluiting Mechelen Zuid: Optimaliseren capaciteit Technopolis-rotonde en leefbaarheid/veiligheid op traject naar Arsenaaltangent	Mechelen - Zuid		Bereikbaarheid	Hoog	MLT	NA
MOW - AWW		B.4-3	N26 - Trianonlaan: Herinrichting kruispunt	Muizen		Verkeersveiligheid	Middel	KT	NA
MOW - AWW	Stad	B.4-4	N15: Herinrichting kruispunt Putsesteenweg ifv hoofdrichting N15	Nekkerspoel		Verkeersleefbaarheid	Hoog	MLT	NA
MOW - AWW	Stad private partners	B.4-5	N1 Brusselsesteenweg: Kruispunt Carrefour herinrichten ifv ontsluiting handelszaken	Mechelen - Zuid		Toegankelijkheid	Middel	KT	NA
MOW - AWW	Stad	B.5-5	Uitbouwen Vesten als drager voor het parkeeraanbod voor de binnenstad	Mechelen - Centrum		Bereikbaarheid	Middel	MLT	NA
MOW - BMV	Stad Provincie	B.2-8	N15a Nekkerspoelstraat - Putsesteenweg: Heraanleg met comfortabele fietspaden	Nekkerspoel	6.300.000,00 €	Verkeersveiligheid	Hoog	MLT	BA
NMBS		B.3-12	Trein: Station Nekkerspoel: heropenen stationsgebouw en loketfunctie	Nekkerspoel		Toegankelijkheid	Hoog	KT	BA
NMBS	Eurostation	B.3-13	Trein: Station Mechelen: Verbeteren onthaalinfrastructuur en overstapmogelijkheden	Mechelen - Centrum: Stationsomgeving		Toegankelijkheid	Hoog	MLT	BA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
NMBS		B.3-14	Trein: Onderzoeken frequentieverhoging lijn Mechelen - Sint Niklaas en potentie nieuw station Hombeek/Willebroek zuid	Mechelen - Gebiedsdekkend		Bereikbaarheid	Middel	MLT	NA
NMBS	Stad MOW - BMV MOW - AWW	B.3-15	Trein: Onderzoek naar opportuniteit en haalbaarheid van een betere ontsluiting van de noordelijke rand van Mechelen per spoor (station Noord, doorkoppelen lijn 26, lightrail...)	Mechelen - Noord		Bereikbaarheid	Hoog	MLT	NA
NMBS	Stad	B.3-16	Muizen station: Nieuwe toegang tot perrons vanaf zuidzijde	Muizen		Toegankelijkheid	Laag	LT	NA
NMBS	Stad Bedrijven	B.4-17	Onderzoeken haalbaarheid directe spoorontsluitingen: Veilingzone en Industrie Zuid	Mechelen - Gebiedsdekkend		Bereikbaarheid	Middel	MLT	BA
parkeeruitbater Vinci Park	Stad	C.4-1	Controle op betalend parkeren en blauwe zone door parkeerbedrijf	Mechelen - Gebiedsdekkend		Verkeersleefbaarheid	Middel	C	BA
Politie	Stad	B.4-11	Invoeren snelheidsplan politie: Zones 30-50-70	Mechelen - Gebiedsdekkend		Verkeersleefbaarheid	Hoog	KT	BA
Politie		C.3-5	Verkeerseducatie naar scholen	Mechelen - Gebiedsdekkend		Verkeersveiligheid	Middel	C	NA
Politie		C.4-2	Handhavingsbeleid volgens actieplan verkeersveiligheid politie: snelheid/alcohol/drugs/gord el...	Mechelen - Gebiedsdekkend		Verkeersleefbaarheid	Hoog	C	BA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Politie	Stad	C.5-2	Integratie mobiliteit met het beleidsplan politie: Handhaving, verkeersveiligheid	Mechelen - Gebiedsdekkend		Verkeersveiligheid	Middel	C	BA
Politie	Stad	C.6-2	Periodieke analyses van ongevallen, snelheid, tellingen van voertuigen,...	Mechelen - Gebiedsdekkend		Verkeersveiligheid	Middel	C	NA
Provincie	Stad	B.2-1	Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk: Onderzoek nieuwe hoofdroutes richting Zemst en Kapelle o/d Bos	Mechelen - Gebiedsdekkend		Bereikbaarheid	Hoog	KT	NA
Provincie	Stad NMBS MOW - AWW	B.2-2	Realisatie hoofdroute tussen Antwerpen en Mechelen	Mechelen - Gebiedsdekkend		Bereikbaarheid	Hoog	IU	NA
Provincie	Zemst Stad NMBS	B.2-4	Hoofdroute Zemst - Vilvoorde: Onderzoek mogelijkheden vrijliggende route langs spoorlijn	Mechelen - Zuid		Bereikbaarheid	Middel	KT	NA
RO	Stad MOW - AWV	A.2-10	Opmaak GRUP Mechelen Noord III en IV: Grootschalige detailhandel en regionaal bedrijventerrein	Mechelen - Noord: Bedrijventerrein		Bereikbaarheid	Hoog	KT	NA
Stad		A.1-1	Afstemming structuurplan – mobiliteitsplan	Mechelen - Gebiedsdekkend		Bereikbaarheid	Hoog	C	BA
Stad	RO Provincie	A.1-2	Herziening Ruimtelijk structuurplan	Mechelen - Gebiedsdekkend		Bereikbaarheid	Middel	LT	NA
Stad		A.1-3	Ruimte herbestemmen voor wonen, stimuleren gemengde ontwikkeling, renovatie en kwaliteitsverbetering wonen in de binnenstad	Mechelen - Gebiedsdekkend		Bereikbaarheid	Middel	IU	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad		A.2-1	Uitvoering masterplan/RUPs (Stuivenberg, Spreeuwenhoek - Venne, Bonduelle, Boerenkrijgstraat, Otterbeek, Guldendal, Tinel, belgacomsite)	Mechelen - Gebiedsdekkend		Bereikbaarheid	Middel	IU	BA
Stad	RO Provincie	A.2-2	Opmaak masterplan/RUPs voor nieuwe ontwikkelingen (Keerdok, Dijlepoort, Comet, Nekkerpoort, Douane, Verbeemen, Gasthuissite, Hof van Egmont)	Mechelen - Gebiedsdekkend		Bereikbaarheid	Hoog	IU	NA
Stad		A.2-6	Opmaak masterplan en RUP herbestemming Arsenaal: Nieuw stadsdeel met bijzondere aandacht voor wonen en werken	Arsenaal		Bereikbaarheid	Middel	MLT	BA
Stad	MOW - AWW De Lijn	B.1-1	K. Mercierplein – H. Consciencestraat – Station: Herinrichting als hoofdas fiets-wandel-openbaar vervoer	Mechelen - Centrum		Bereikbaarheid	Middel	MLT	BA
Stad		B.1-2	Onderzoeken naar haalbaarheid om schoolomgevingen autovrij/-luw te maken	Mechelen - Gebiedsdekkend		Verkeersveiligheid	Hoog	KT	NA
Stad		B.1-3	Doorwaadbaarheid woonbuurten verbeteren door het inzetten op autoluwe woonstraten en aanleg van parken en pleinen	Mechelen - Gebiedsdekkend		Verkeersleefbaarheid	Hoog	MLT	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad		B.1-4	Evaluatie en uitbreiding autoluw gebied in de binnenstad	Mechelen - Centrum		Verkeersleefbaarheid	Hoog	KT	NA
Stad		B.1-5	Heraanleg Bruul - Graaf van Egmontstraat als winkelwandelstraat	Mechelen - Centrum	4.500.000,00 €	Toegankelijkheid	Hoog	IU	NA
Stad		B.1-6	Verhogen verblijfskwaliteit in centrum: Winkelstraatjes, Sint Janstraat, Stassartstraat ...	Mechelen - Centrum		Verkeersleefbaarheid	Middel	KT	NA
Stad		B.1-7	Verhogen verblijfskwaliteit in wijken en dorpen: Nekkerspoel, Pennepoel, Hombeek, ...	Mechelen - Gebiedsdekkend		Verkeersleefbaarheid	Middel	C	NA
Stad		B.1-8	Heraanleg van openbaar domein gebeurt volgens de eisen in het vademecum toegankelijkheid	Mechelen - Gebiedsdekkend		Toegankelijkheid	Hoog	C	NA
Stad	Provincie	B.2-10	Tervuursesteenweg: Aanleg fietspaden laatste fase	Tervuursesteenweg		Verkeersleefbaarheid	Middel	LT	BA
Stad		B.2-11	Juniorslaan – Leestsesteenweg: Laatste fase realisatie dubbelrichtingsfietspad	Leest		Verkeersveiligheid	Laag	LT	BA
Stad	MOW - AWW	B.2-12	Vrouwvlietroute: Verbeteren continuïteit en veiligheid (oversteekplaatsen, aansluiting Zonnestraat)	Mechelen - Noord		Verkeersveiligheid	Middel	KT	BA
Stad	Provincie MOW - AWW	B.2-13	Nieuwstraat: Verbeteren fietsveiligheid	Nekkerspoel	150.000,00 €	Verkeersveiligheid	Hoog	MLT	NA
Stad	Sint-Katelijne-Waver	B.2-14	Lange Zandstraat: Verbeteren fietsveiligheid	Walem		Verkeersveiligheid	Middel	MLT	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad	Waterwegen & Zeekanaal Provincie	B.2-15	Winketkaai: Jaagpad doortrekken tot aan de Vesten	Mechelen - Centrum		Bereikbaarheid	Middel	MLT	NA
Stad	Provincie Bonheiden	B.2-16	Bonheidensteenweg: Verbeteren fietscomfort en veiligheid	Muizen		Verkeersveiligheid	Middel	LT	NA
Stad	Provincie Bonheiden	B.2-17	Rijmenamsesteenweg: Verbeteren fietscomfort en veiligheid	Muizen		Verkeersveiligheid	Laag	LT	NA
Stad	MOW - AWW	B.2-18	Verbeteren fietsinfrastructuur bedrijventerrein MechelenNoord: Schalienhoevedreef + Brug over E19	Mechelen - Noord		Verkeersveiligheid	Hoog	MLT	BA
Stad	VMM	B.2-19	Uitbouw Tivoliroute: Kruising met Eikestraat + brug over Vrouwvliet + route door het Tivolipark	Mechelen - Noord		Bereikbaarheid	Hoog	KT	BA
Stad	VMM Sint-Katelijne-Waver	B.2-20	Realisatie Fietsbrug Papenhof - Maanhoevelde	Nekkerspoel		Bereikbaarheid	Laag	LT	NA
Stad		B.2-21	Realiseren vlotte en veilige fietsverbinding Station - Ragheno - Spreeuwenhoek	Arsenaal		Bereikbaarheid	Middel	MLT	NA
Stad		B.2-22	Wijk Tervuursesteenweg: Realiseren interne fietsroutes volgens masterplan Gandhi	Tervuursesteenweg		Toegankelijkheid	Middel	MLT	NA
Stad	Willebroek	B.2-23	Steenweg op Heindonk: Realisatie fietspaden 2e fase	Heffen		Verkeersveiligheid	Middel	MLT	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad	Provincie	B.2-24	Verbeteren fietsinfrastructuur bedrijventerrein MechelenZuid: E. Walschaertsstraat - Bedrijvenlaan - Kruisbaan - A. Spinoistraat	Mechelen - Zuid		Verkeersveiligheid	Middel	MLT	NA
Stad		B.2-27	Schonenberg - Eggestraat - Vrijbroekpark: Continuïteit fietsroute verbeteren	Mechelen - Zuid		Bereikbaarheid	Middel	MLT	NA
Stad	Waterwegen & Zeekanaal Provincie MOW - AWW	B.2-28	Stapsgewijs realiseren van de groene fietsring	Mechelen - Gebiedsdekkend		Bereikbaarheid	Middel	LT	NA
Stad		B.2-31	Beveiligde buurtfietsenstallingen voorzien	Mechelen - Gebiedsdekkend		Toegankelijkheid	Middel	KT	BA
Stad		B.2-32	Uitbreiden publiek stallingaanbod in de binnenstad en woonbuurten	Mechelen - Gebiedsdekkend		Toegankelijkheid	Hoog	C	BA
Stad		B.2-33	Opmaken van een bewegwijzeringsplan voor fietsers	Mechelen - Gebiedsdekkend		Bereikbaarheid	Middel	MLT	BA
Stad	Fietsatelier	B.2-34	Samenwerking met een sociaal tewerkstellingsproject om diensten aan fietsers aan te bieden (fietspunt, verhuur, onderhoud)	Mechelen - Gebiedsdekkend		Toegankelijkheid	Middel	C	NA
Stad		B.2-35	Uitbouw van fietsverhuur/leenfietsen op maat van de stad	Mechelen - Centrum		Toegankelijkheid	Middel	KT	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad	MOW - AWW	B.2-36	Doorstroming voor fietsers verbeteren: lichtenregelingen, rechtsaf door rood, fietsstraat, ...	Mechelen - Gebiedsdekkend		Toegankelijkheid	Middel	KT	NA
Stad		B.2-37	Realiseren van een grote bewaakte fietsenstalling in het centrum van de stad	Mechelen - Centrum		Toegankelijkheid	Hoog	MLT	BA
Stad		B.2-38	Bewaakte (tijdelijke) fietsenstallingen organiseren bij evenementen	Mechelen - Gebiedsdekkend		Toegankelijkheid	Hoog	C	NA
Stad	Provincie NMBS	B.2-5	Hoofdroute Kapelle o/d Bos: Gefaseerd realiseren van kwaliteatieve fietsverbinding	Mechelen - Zuid		Bereikbaarheid	Middel	MLT	NA
Stad	MOW - AWW	B.2-7	M. Sabbestraat: Ontdubbelen fietspaden tussen N1 en Schijfstraat	Mechelen - Noord		Verkeersveiligheid	Middel	LT	BA
Stad	De Lijn	B.3-10	Aangepast aanbod openbaar vervoer voorzien voor doelgroepen/specifieke locaties	Mechelen - Gebiedsdekkend		Toegankelijkheid	Hoog	KT	NA
Stad	MOW - AWW De Lijn	B.3-9	Halteinfrastructuur opwaarderen: perron, schuilhuisje, fietsenstalling, informatieverstrekking, ...	Mechelen - Gebiedsdekkend		Toegankelijkheid	Middel	C	NA
Stad		B.4-10	Stassartstraat: Kwalitatief herinrichten als ontsluitingsweg voor het stadscentrum	Mechelen - Centrum		Toegankelijkheid	Middel	MLT	NA
Stad	Politie	B.4-12	Aanpak van sluipverkeer op landbouwwegen in Heffen/Leest/Hombeek	Mechelen - Gebiedsdekkend		Verkeersleefbaarheid	Middel	KT	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad	Politie	B.4-13	Aanpak van sluipverkeer in woonbuurten: Schonenberg, Vinkstraat,...	Mechelen - Gebiedsdekkend		Verkeersleefbaarheid	Middel	MLT	NA
Stad		B.4-14	Nekkerspoel: Circulatiestudie ifv aanpak sluipverkeer in woonstraten (omgeving Paardenkerkhofstraat-Caputsteenstraat-Kleine Nieuwedijkstraat)	Mechelen - Zuid		Verkeersleefbaarheid	Middel	IU	NA
Stad		B.4-15	Eggestraat – Europalaan: Maatregelen sluipverkeer (knip/eenrichtingsverkeer/...)	Mechelen - Zuid		Verkeersleefbaarheid	Hoog	MLT	NA
Stad	Bedrijven	B.4-16	Industrie Zuid: Verwezenlijke betere scheiding bedrijfsterrein en wonen	Mechelen - Zuid		Verkeersleefbaarheid	Hoog	MLT	NA
Stad	Provincie MOW - AWV	B.4-6	Liersesteenweg: Doortochtaanpak	Mechelen - Noord		Verkeersleefbaarheid	Hoog	LT	BA
Stad	Provincie	B.4-7	Grote Nieuwedijkstraat: Doortochtaanpak	Nekkerspoel		Verkeersleefbaarheid	Hoog	MLT	BA
Stad		B.4-8	Oude Brusselsesteenweg: Kwalitatieve herinrichting (3e fase nabij Europalaan)	Mechelen - Zuid		Verkeersleefbaarheid	Laag	LT	BA
Stad	Provincie	B.4-9	Zemstweg (bibeko): Aanpak snelheidsproblematiek, verkeersveiligheid, schoolomgeving	Hombeek		Verkeersveiligheid	Hoog	KT	BA
Stad		B.5-1	Optimaliseren straatparkeren in functie van kwalitatief herinrichten van straten en pleinen	Mechelen - Gebiedsdekkend		Verkeersleefbaarheid	Middel	C	BA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad		B.5-10	Onderzoek parkeren autocars / vrachtwagens	Mechelen - Gebiedsdekkend		Bereikbaarheid	Middel	MLT	BA
Stad	parkeeruitbater	B.5-2	Inno-parking en centerparking: Afbouwen rotatieparkeren	Mechelen - Centrum		Bereikbaarheid	Middel	MLT	BA
Stad	De Lijn	B.5-3	Uitbouwen en inrichten randparkings/P&R	Mechelen - Gebiedsdekkend		Bereikbaarheid	Middel	KT	BA
Stad		B.5-6	Bewonersparkeren: Aanleg buurtparkings (prioritair in buurten met hoge parkeerdruk)	Mechelen - Gebiedsdekkend		Verkeersleefbaarheid	Hoog	C	NA
Stad		B.5-7	Aanmoedigen dubbelgebruik van parkings bedrijven, handelszaken, scholen...	Mechelen - Gebiedsdekkend		Toegankelijkheid	Middel	C	NA
Stad		B.5-8	Opmaken bouwverordening met onder meer eisen naar parkeren, fietsenstallingen, ...	Mechelen - Gebiedsdekkend		Verkeersleefbaarheid	Hoog	IU	NA
Stad	parkeeruitbater MOW - AWV	B.5-9	Uitbouwen parkeergeleiding naar vrije parkeerplaatsen met een modern parkeergeleidingssysteem	Mechelen - Centrum		Bereikbaarheid	Hoog	G	NA
Stad	Provincie	C.1-1	Mobiliteitsmanagement van scholen: Ondersteuning bij schoolvervoerplan, fietspoolen, ...	Mechelen - Gebiedsdekkend		Bereikbaarheid	Laag	C	BA
Stad	Provincie	C.1-2	Vervoersmanagement met bedrijven: Ondersteuning bij onder meer bedrijfsvervoerplannen	Mechelen - Gebiedsdekkend		Bereikbaarheid	Laag	C	BA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad		C.1-3	Vervoersmanagement bij evenementen (Maanrock, De Nekkerhal, Planckendael, ...)	Mechelen - Gebiedsdekkend		Bereikbaarheid	Laag	KT	BA
Stad		C.1-4	Onderzoek en uitbouw van een distributienetwerk in functie van beleveringen in de binnenstad	Mechelen - Centrum		Bereikbaarheid	Hoog	KT	NA
Stad		C.1-5	Onderzoek naar inzetbaarheid fiets voor distributie van goederen binnen het project CycleLogistics	Mechelen - Gebiedsdekkend		Bereikbaarheid	Middel	IU	NA
Stad	De Lijn	C.2-1	Tussenkost in de kostprijs voor openbaar vervoer voor doelgroepen	Mechelen - Gebiedsdekkend		Toegankelijkheid	Hoog	G	BA
Stad		C.2-2	Parkeren: Verder uitwerken van gedifferentieerde tariefstructuur: centrum - rand / bewoners-bezoekers / straatparkeren-ondergronds	Mechelen - Centrum		Toegankelijkheid	Middel	C	BA
Stad	Vlaamse overheid private partners	C.2-3	Tussenkost in de kostprijs van leenfietsen/huurfietsen	Mechelen - Gebiedsdekkend		Toegankelijkheid	Middel	G	NA
Stad	MOW - AWV Bedrijven	C.3-1	Bewegwijzering en communicatie vrachtroutes	Mechelen - Gebiedsdekkend		Bereikbaarheid	Middel	KT	NA
Stad		C.3-10	Inzetten van nieuwe technologie om mobiliteit beter te beheersen/sturen	Mechelen - Gebiedsdekkend		Bereikbaarheid	Middel	KT	NA
Stad		C.3-11	Opmaak beleidskader voor oplaadpunten elektrische voertuigen en voorzien van oplaadpunten op strategische locaties	Mechelen - Gebiedsdekkend		Milieu	Middel	KT	NA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad		C.3-2	Promoten van parkeren aan de rand	Mechelen - Gebiedsdekkend		Bereikbaarheid	Middel	KT	BA
Stad	Provincie	C.3-3	Promotie toerisme per fiets	Mechelen - Gebiedsdekkend		Bereikbaarheid	Laag	C	BA
Stad		C.3-4	Organisatie van Autovrije Zondag en Autovrije school/werkdag	Mechelen - Gebiedsdekkend		Verkeersleefbaarheid	Middel	G	BA
Stad		C.3-6	Verspreiden fietsroutekaart	Mechelen - Gebiedsdekkend		Verkeersveiligheid	Middel	G	NA
Stad	Politie	C.3-7	Communicatie bij wegenwerken, circulatiewijzingen, minder hinder, ...	Mechelen - Gebiedsdekkend		Bereikbaarheid	Laag	C	NA
Stad		C.3-8	Optimaliseren van bereikbaarheid door in te zetten op moderne communicatiemiddelen	Mechelen - Gebiedsdekkend		Bereikbaarheid	Laag	C	NA
Stad		C.3-9	Faciliteren en ondersteunen van autodeelorganisaties	Mechelen - Gebiedsdekkend		Toegankelijkheid	Middel	C	NA
Stad		C.5-1	Opvolging mobiliteitsplan door de dienst ruimtelijke planning en mobiliteit	Mechelen - Gebiedsdekkend		Verkeersleefbaarheid	Hoog	C	BA
Stad	Provincie MOW - AWW Buurgemeenten	C.5-3	Oprichten overlegplatform mobiliteit met buurgemeenten	Mechelen - Gebiedsdekkend		Bereikbaarheid	Middel	KT	NA
Stad	VMM	C.6-1	Opvolging luchtkwaliteit in de stad	Mechelen - Gebiedsdekkend		Milieu	Hoog	C	NA
Stad		C.6-3	Periodiek evalueren van parkeerplan (parkeerbezetting, parkeerduur)	Mechelen - Gebiedsdekkend		Verkeersleefbaarheid	Middel	C	BA

Initiatiefnemer	Partners	WD nr	Actie	Locatie	Raming	Hoofddoelstelling	Prioriteit	Timing	BA/NA
Stad		C.6-4	Periodiek uitvoeren van fietstellingen (zowel fietsintensiteiten als fietsparkeren)	Mechelen - Gebiedsdekkend		Verkeersleefbaarheid	Hoog	C	NA
vzw Emmaus	Stad MOW - AWW	A.2-3	Realisatie nieuw ziekenhuis	Mechelen - Noord		Bereikbaarheid	Hoog	IU	BA
Waterwegen & Zeekanaal	Zemst Stad	B.2-26	Spreeuwenhoek: Realiseren fietsbrug over Leuvense Vaart	Muizen		Bereikbaarheid	Hoog	MLT	NA
Waterwegen & Zeekanaal	Stad MOW - AWW	B.2-29	N1 Antwerpsesteenweg: Onderdoorgang fietsers aan Netebrug voorzien bij vernieuwen brug	Walem		Verkeersveiligheid	Middel	LT	NA
Waterwegen & Zeekanaal	Stad Bonheiden	B.2-30	Jaagpad Muizen - Rijmenam: één zijde verhard als alternatief voor de Rijmenamsesteenweg	Muizen		Verkeersveiligheid	Middel	KT	NA
Waterwegen & Zeekanaal	Stad	B.2-9	Realisatie fietsbrug Stuivenbergbaan – Koolstraat	Battel	400.000,00 €	Bereikbaarheid	Middel	MLT	BA

Beleidsprogramma per locatie

Locatie	WD nr	Actie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	A.1-1	Afstemming structuurplan – mobiliteitsplan	Bereikbaarheid		Hoog	Stad		C	BA
Mechelen - Gebiedsdekkend	A.1-2	Herziening Ruimtelijk structuurplan	Bereikbaarheid		Middel	Stad	RO Provincie	LT	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	A.1-3	Ruimte herbestemmen voor wonen, stimuleren gemengde ontwikkeling, renovatie en kwaliteitsverbetering wonen in de binnenstad	Bereikbaarheid		Middel	Stad		IU	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	A.2-1	Uitvoering masterplan/RUPs (Stuivenberg, Spreeuwenhoek - Venne, Bonduelle, Boerenkrijgstraat, Otterbeek, Guldendal, Tinel, belgacomsite)	Bereikbaarheid		Middel	Stad		IU	BA
Mechelen - Gebiedsdekkend	A.2-2	Opmaak masterplan/RUPs voor nieuwe ontwikkelingen (Keerdok, Dijlepoort, Comet, Nekkerpoort, Douane, Verbeemen, Gasthuissite, Hof van Egmont)	Bereikbaarheid		Hoog	Stad	RO Provincie	IU	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	B.1-2	Onderzoeken naar haalbaarheid om schoolomgevingen autovrij/-luw te maken	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad		KT	NA

Locatie	WD nr	Actie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	B.1-3	Doorwaadbaarheid woonbuurten verbeteren door het inzetten op autoluwe woonstraten en aanleg van parken en pleinen	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		MLT	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	B.1-7	Verhogen verblijfskwaliteit in wijken en dorpen: Nekkerspoel, Pennespoel, Hombeek, ...	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad		C	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	B.1-8	Heraanleg van openbaar domein gebeurt volgens de eisen in het vademecum toegankelijkheid	Toegankelijkheid		Hoog	Stad		C	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	B.2-1	Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk: Onderzoek nieuwe hoofdroutes richting Zemst en Kapelle o/d Bos	Bereikbaarheid		Hoog	Provincie	Stad	KT	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	B.2-2	Realisatie hoofdroute tussen Antwerpen en Mechelen	Bereikbaarheid		Hoog	Provincie	Stad NMBS MOW - AWW	IU	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	B.2-25	Beveiligen van oversteekplaatsen met drukke wegen (N1, N14,...)	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW	Stad	KT	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	B.2-28	Stapsgewijs realiseren van de groene fietsring	Bereikbaarheid		Middel	Stad	Waterwegen & Zeekanaal Provincie MOW - AWW	LT	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	B.2-31	Beveiligde buurtfietsenstallingen voorzien	Toegankelijkheid		Middel	Stad		KT	BA
Mechelen - Gebiedsdekkend	B.2-32	Uitbreiden publiek stallingaanbod in de binnenstad en woonbuurten	Toegankelijkheid		Hoog	Stad		C	BA

Locatie	WD nr	Actie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	B.2-33	Opmaken van een bewegwijzeringsplan voor fietsers	Bereikbaarheid		Middel	Stad		MLT	BA
Mechelen - Gebiedsdekkend	B.2-34	Samenwerking met een sociaal tewerkstellingsproject om diensten aan fietsers aan te bieden (fietspunt, verhuur, onderhoud)	Toegankelijkheid		Middel	Stad	Fietsatelier	C	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	B.2-36	Doorstroming voor fietsers verbeteren: lichtenregelingen, rechtsaf door rood, fietsstraat, ...	Toegankelijkheid		Middel	Stad	MOW - AWV	KT	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	B.2-38	Bewaakte (tijdelijke) fietsenstallingen organiseren bij evenementen	Toegankelijkheid		Hoog	Stad		C	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	B.3-1	Evaluatie en optimalisatie van het openbaar vervoersaanbod	Bereikbaarheid		Hoog	De Lijn	Stad MOW - AWV	C	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	B.3-9	Halteinfrastructuur opwaarderen: perron, schuilhuisje, fietsenstalling, informatieverstrekking, ...	Toegankelijkheid		Middel	Stad	MOW - AWV De Lijn	C	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	B.3-10	Aangepast aanbod openbaar vervoer voorzien voor doelgroepen/specifieke locaties	Toegankelijkheid		Hoog	Stad	De Lijn	KT	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	B.3-11	Omschakelen naar milieuvriendelijke voertuigen, prioritair voor de bussen in het stadscentrum	Milieu		Middel	De Lijn		MLT	NA

Locatie	WD nr	Actie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	B.3-14	Trein: Onderzoeken frequentieverhoging lijn Mechelen - Sint Niklaas en potentie nieuw station Hombeek/Willebroek zuid	Bereikbaarheid		Middel	NMBS		MLT	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	B.4-11	Invoeren snelheidsplan politie: Zones 30-50-70	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Politie	Stad	KT	BA
Mechelen - Gebiedsdekkend	B.4-12	Aanpak van sluipverkeer op landbouwwegen in Heffen/Leest/Hombeek	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad	Politie	KT	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	B.4-13	Aanpak van sluipverkeer in woonbuurten: Schonenberg, Vinkstraat,...	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad	Politie	MLT	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	B.4-17	Onderzoeken haalbaarheid directe spoorontsluitingen: Veilingzone en Industrie Zuid	Bereikbaarheid		Middel	NMBS	Stad Bedrijven	MLT	BA
Mechelen - Gebiedsdekkend	B.5-1	Optimaliseren straatparkeren in functie van kwalitatief herinrichten van straten en pleinen	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad		C	BA
Mechelen - Gebiedsdekkend	B.5-3	Uitbouwen en inrichten randparkings/P&R	Bereikbaarheid		Middel	Stad	De Lijn	KT	BA
Mechelen - Gebiedsdekkend	B.5-4	Realiseren van een performante OV-verbinding tussen het centrum en de randparkings	Bereikbaarheid		Middel	De Lijn	Stad	MLT	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	B.5-6	Bewonersparkeren: Aanleg buurtparkings (prioritair in buurten met hoge parkeerdruk)	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		C	NA

Locatie	WD nr	Actie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	B.5-7	Aanmoedigen dubbelgebruik van parkings bedrijven, handelszaken, scholen...	Toegankelijkheid		Middel	Stad		C	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	B.5-8	Opmaken bouwverordening met onder meer eisen naar parkeren, fietsenstallingen, ...	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		IU	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	B.5-10	Onderzoek parkeren autocars / vrachtwagens	Bereikbaarheid		Middel	Stad		MLT	BA
Mechelen - Gebiedsdekkend	C.1-1	Mobiliteitsmanagement van scholen: Ondersteuning bij schoolvervoerplan, fietspoolen, ...	Bereikbaarheid		Laag	Stad	Provincie	C	BA
Mechelen - Gebiedsdekkend	C.1-2	Vervoersmanagement met bedrijven: Ondersteuning bij onder meer bedrijfsvervoerplannen	Bereikbaarheid		Laag	Stad	Provincie	C	BA
Mechelen - Gebiedsdekkend	C.1-3	Vervoersmanagement bij evenementen (Maanrock, De Nekkerhal, Planckendael, ...)	Bereikbaarheid		Laag	Stad		KT	BA
Mechelen - Gebiedsdekkend	C.1-5	Onderzoek naar inzetbaarheid fiets voor distributie van goederen binnen het project CycleLogistics	Bereikbaarheid		Middel	Stad		IU	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	C.2-1	Tussenkost in de kostprijs voor openbaar vervoer voor doelgroepen	Toegankelijkheid		Hoog	Stad	De Lijn	G	BA
Mechelen - Gebiedsdekkend	C.2-3	Tussenkost in de kostprijs van leenfietsen/huurfietsen	Toegankelijkheid		Middel	Stad	Vlaamse overheid private partners	G	NA

Locatie	WD nr	Actie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	C.3-1	Bewegwijzering en communicatie vrachtroutes	Bereikbaarheid		Middel	Stad	MOW - AWW Bedrijven	KT	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	C.3-2	Promoten van parkeren aan de rand	Bereikbaarheid		Middel	Stad		KT	BA
Mechelen - Gebiedsdekkend	C.3-3	Promotie toerisme per fiets	Bereikbaarheid		Laag	Stad	Provincie	C	BA
Mechelen - Gebiedsdekkend	C.3-4	Organisatie van Autovrije Zondag en Autovrije school/werkdag	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad		G	BA
Mechelen - Gebiedsdekkend	C.3-5	Verkeerseducatie naar scholen	Verkeersveiligheid		Middel	Politie		C	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	C.3-6	Verspreiden fietsroutekaart	Verkeersveiligheid		Middel	Stad		G	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	C.3-7	Communicatie bij wegenwerken, circulatiewijzingen, minder hinder, ...	Bereikbaarheid		Laag	Stad	Politie	C	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	C.3-8	Optimaliseren van bereikbaarheid door in te zetten op moderne communicatiemiddelen	Bereikbaarheid		Laag	Stad		C	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	C.3-9	Faciliteren en ondersteunen van autodeelorganisaties	Toegankelijkheid		Middel	Stad		C	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	C.3-10	Inzetten van nieuwe technologie om mobiliteit beter te beheersen/sturen	Bereikbaarheid		Middel	Stad		KT	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	C.3-11	Opmaak beleidskader voor oplaadpunten elektrische voertuigen en voorzien van oplaadpunten op strategische locaties	Milieu		Middel	Stad		KT	NA

Locatie	WD nr	Actie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	C.4-1	Controle op betalend parkeren en blauwe zone door parkeerbedrijf	Verkeersleefbaarheid		Middel	parkeeroptimaliserend Vinci Park	Stad	C	BA
Mechelen - Gebiedsdekkend	C.4-2	Handhavingsbeleid volgens actieplan verkeersveiligheid politie: snelheid/alcohol/drugs/gord el...	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Politie		C	BA
Mechelen - Gebiedsdekkend	C.5-1	Opvolging mobiliteitsplan door de dienst ruimtelijke planning en mobiliteit	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		C	BA
Mechelen - Gebiedsdekkend	C.5-2	Integratie mobiliteit met het beleidsplan politie: Handhaving, verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid		Middel	Politie	Stad	C	BA
Mechelen - Gebiedsdekkend	C.5-3	Oprichten overlegplatform mobiliteit met buurgemeenten	Bereikbaarheid		Middel	Stad	Provincie MOW - AWV Buurgemeenten	KT	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	C.6-1	Opvolging luchtkwaliteit in de stad	Milieu		Hoog	Stad	VMM	C	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	C.6-2	Periodieke analyses van ongevallen, snelheid, tellingen van voertuigen,...	Verkeersveiligheid		Middel	Politie	Stad	C	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend	C.6-3	Periodiek evalueren van parkeerplan (parkeerbezetting, parkeerduur)	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad		C	BA
Mechelen - Gebiedsdekkend	C.6-4	Periodiek uitvoeren van fietstellingen (zowel fietsintensiteiten als fietsparkeren)	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		C	NA
Mechelen - Gebiedsdekkend: Bedrijventerrein	B.3-8	Verbeteren OV-bediening industrieterreinen	Bereikbaarheid		Laag	De Lijn		MLT	NA

Locatie	WD nr	Actie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Mechelen - Centrum	A.2-11	Herinrichting Vesten volgens resultaten van lopende studie	Verkeersleefbaarheid		Middel	MOW - AWW	Stad De Lijn	IO	NA
Mechelen - Centrum	B.1-1	K. Mercierplein – H. Consciencestraat – Station: Herinrichting als hoofdas fiets-wandel-openbaar vervoer	Bereikbaarheid		Middel	Stad	MOW - AWW De Lijn	MLT	BA
Mechelen - Centrum	B.1-4	Evaluatie en uitbreiding autoluw gebied in de binnenstad	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		KT	NA
Mechelen - Centrum	B.1-5	Heraanleg Bruul - Graaf van Egmontstraat als winkelwandelstraat	Toegankelijkheid	4.500.000,00 €	Hoog	Stad		IU	NA
Mechelen - Centrum	B.1-6	Verhogen verblijfskwaliteit in centrum: Winkelstraatjes, Sint Janstraat, Stassartstraat ...	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad		KT	NA
Mechelen - Centrum	B.2-15	Winketkaal: Jaagpad doortrekken tot aan de Vesten	Bereikbaarheid		Middel	Stad	Waterwegen & Zeekanaal Provincie	MLT	NA
Mechelen - Centrum	B.2-35	Uitbouw van fietsverhuur/leenfietsen op maat van de stad	Toegankelijkheid		Middel	Stad		KT	NA
Mechelen - Centrum	B.2-37	Realiseren van een grote bewaakte fietsenstalling in het centrum van de stad	Toegankelijkheid		Hoog	Stad		MLT	BA
Mechelen - Centrum	B.3-2	Vesten inzetten als drager voor het regionaal busnetwerk met aandacht voor doorstroming en kwalitatieve halteinfrastructuur	Toegankelijkheid		Middel	De Lijn	Stad MOW - AWW	LT	NA

Locatie	WD nr	Actie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Mechelen - Centrum	B.4-10	Stassartstraat: Kwalitatief herinrichten als ontsluitingsweg voor het stadscentrum	Toegankelijkheid		Middel	Stad		MLT	NA
Mechelen - Centrum	B.5-2	Inno-parking en centerparking: Afbouwen rotatieparkeren	Bereikbaarheid		Middel	Stad	parkeeruitbater	MLT	BA
Mechelen - Centrum	B.5-5	Uitbouwen Vesten als drager voor het parkeeraanbod voor de binnenstad	Bereikbaarheid		Middel	MOW - AWW	Stad	MLT	NA
Mechelen - Centrum	B.5-9	Uitbouwen parkeergeleiding naar vrije parkeerplaatsen met een modern parkeergeleidingssysteem	Bereikbaarheid		Hoog	Stad	parkeeruitbater MOW - AWW	G	NA
Mechelen - Centrum	C.1-4	Onderzoek en uitbouw van een distributienetwerk in functie van belevingen in de binnenstad	Bereikbaarheid		Hoog	Stad		KT	NA
Mechelen - Centrum	C.2-2	Parkeren: Verder uitwerken van gedifferentieerde tariefstructuur: centrum - rand / bewoners-bezoekers / straatparkeren-ondergronds	Toegankelijkheid		Middel	Stad		C	BA
Mechelen - Centrum: Stationsomgeving	A.2-4	Realisatie spoorbypass + Arsenaaltangent + OV en fietsinfrastructuur	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Eurostation	Stad NMBS MOW - AWW	IU	BA
Mechelen - Centrum: Stationsomgeving	A.2-5	Centraal station Mechelen: Volledige herziening knooppunt openbaar vervoer	Toegankelijkheid		Hoog	Eurostation	Stad NMBS De Lijn MOW - AWW	MLT	BA
Mechelen - Centrum: Stationsomgeving	B.3-13	Trein: Station Mechelen: Verbeteren onthaalinfrastructuur en overstapmogelijkheden	Toegankelijkheid		Hoog	NMBS	Eurostation	MLT	BA

Locatie	WD nr	Actie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Mechelen - Noord	A.2-3	Realisatie nieuw ziekenhuis	Bereikbaarheid		Hoog	vzw Emmaus	Stad MOW - AWW	IU	BA
Mechelen - Noord	A.2-7	R6: Doortrekken tot N15 Putsesteenweg	Verkeersleefbaarheid		Hoog	MOW - AWW	Sint-Katelijne-Waver Bonheiden	IU	BA
Mechelen - Noord	A.2-8	R6: Beveiligen kruispunten met N1 en N14 met flyovers	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW	Stad Sint-Katelijne-Waver	KT	BA
Mechelen - Noord	B.2-6	N1 Antwerpsesteenweg: Walem - M. Sabbestraat: Ontdubbelen fietspaden en herinrichten weg	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW	Stad Sint-Katelijne-Waver Provincie	MLT	BA
Mechelen - Noord	B.2-7	M. Sabbestraat: Ontdubbelen fietspaden tussen N1 en Schijfstraat	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	MOW - AWW	LT	BA
Mechelen - Noord	B.2-12	Vrouwvlietroute: Verbeteren continuïteit en veiligheid (oversteekplaatsen, aansluiting Zonnestraat)	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	MOW - AWW	KT	BA
Mechelen - Noord	B.2-18	Verbeteren fietsinfrastructuur bedrijventerrein MechelenNoord: Schalienhoevedreef + Brug over E19	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad	MOW - AWW	MLT	BA
Mechelen - Noord	B.2-19	Uitbouw Tivoliroute: Kruising met Eikestraat + brug over Vrouwvliet + route door het Tivolipark	Bereikbaarheid		Hoog	Stad	VMM	KT	BA
Mechelen - Noord	B.3-3	OV-bediening Ziekenhuissite: Doorkoppelen stadslijnen	Bereikbaarheid		Hoog	De Lijn	Stad	MLT	NA

Locatie	WD nr	Actie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Mechelen - Noord	B.3-4	OV-bediening Ziekenhuissite: Verknopen met streeklijnen bij realisatie station Mechelen- Noord	Bereikbaarheid		Middel	De Lijn		LT	NA
Mechelen - Noord	B.3-15	Trein: Onderzoek naar opportunity en haalbaarheid van een betere ontsluiting van de noordelijke rand van Mechelen per spoor (station Noord, doorkoppelen lijn 26, lightrail...)	Bereikbaarheid		Hoog	NMBS	Stad MOW - BMV MOW - AWW	MLT	NA
Mechelen - Noord	B.4-6	Liersesteenweg: Doortochtaanpak	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad	Provincie MOW - AWV	LT	BA
Mechelen - Noord: Bedrijventerrein	A.2-10	Opmaak GRUP Mechelen Noord III en IV: Grootschalige detailhandel en regionaal bedrijventerrein	Bereikbaarheid		Hoog	RO	Stad MOW - AWV	KT	NA
Mechelen - Noord: Kruispunt E19 - R6 - N16	A.2-9	Onderzoek voor het optimaliseren van het knooppunt Mechelen Noord: Relatie R6-N16 en ontsluiting bedrijventerrein	Bereikbaarheid		Hoog	MOW - AWW	Stad RO	MLT	NA
Walem	B.2-14	Lange Zandstraat: Verbeteren fietsveiligheid	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	Sint-Katelijne- Waver	MLT	NA
Walem	B.2-29	N1 Antwerpsesteenweg: Onderdoorgang fietsers aan Netebrug voorzien bij vernieuwen brug	Verkeersveiligheid		Middel	Waterwegen & Zeekanaal	Stad MOW - AWV	LT	NA
Nekkerspoel	B.2-8	N15a Nekkerspoelstraat - Putsesteenweg: Heraanleg met comfortabele fietspaden	Verkeersveiligheid	6.300.000,00 €	Hoog	MOW - BMV	Stad Provincie	MLT	BA

Locatie	WD nr	Actie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Nekkerspoel	B.2-13	Nieuwstraat: Verbeteren fietsveiligheid	Verkeersveiligheid	150.000,00 €	Hoog	Stad	Provincie MOW - AWW	MLT	NA
Nekkerspoel	B.2-20	Realisatie Fietsbrug Papenhof - Maanhoevevelde	Bereikbaarheid		Laag	Stad	VMM Sint-Katelijne-Waver	LT	NA
Nekkerspoel	B.3-7	OV-bediening Nekkersite (randpaking, Nekkerhal, sportpark,...) verzorgen	Bereikbaarheid		Hoog	De Lijn	Stad	KT	NA
Nekkerspoel	B.3-12	Trein: Station Nekkerspoel: heropenen stationsgebouw en loketfunctie	Toegankelijkheid		Hoog	NMBS		KT	BA
Nekkerspoel	B.4-4	N15: Herinrichting kruispunt Putssteenweg ifv hoofdrichting N15	Verkeersleefbaarheid		Hoog	MOW - AWW	Stad	MLT	NA
Nekkerspoel	B.4-7	Grote Nieuwedijkstraat: Doortochtaanpak	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad	Provincie	MLT	BA
Muizen	B.2-16	Bonheidensteenweg: Verbeteren fietscomfort en veiligheid	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	Provincie Bonheiden	LT	NA
Muizen	B.2-17	Rijmenamsesteenweg: Verbeteren fietscomfort en veiligheid	Verkeersveiligheid		Laag	Stad	Provincie Bonheiden	LT	NA
Muizen	B.2-26	Spreeuwenhoek: Realiseren fietsbrug over Leuvense Vaart	Bereikbaarheid		Hoog	Waterwegen & Zeekanaal	Zemst Stad	MLT	NA
Muizen	B.2-30	Jaagpad Muizen - Rijmenam: één zijde verharderen als alternatief voor de Rijmenamsesteenweg	Verkeersveiligheid		Middel	Waterwegen & Zeekanaal	Stad Bonheiden	KT	NA
Muizen	B.3-16	Muizen station: Nieuwe toegang tot perrons vanaf zuidzijde	Toegankelijkheid		Laag	NMBS	Stad	LT	NA

Locatie	WD nr	Actie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Muizen	B.4-3	N26 - Trianonlaan: Herinrichting kruispunt	Verkeersveiligheid		Middel	MOW - AWW		KT	NA
Tervuursesteenweg	B.2-10	Tervuursesteenweg: Aanleg fietspaden laatste fase	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad	Provincie	LT	BA
Tervuursesteenweg	B.2-22	Wijk Tervuursesteenweg: Realiseren interne fietsroutes volgens masterplan Gandhi	Toegankelijkheid		Middel	Stad		MLT	NA
Mechelen - Zuid	B.2-4	Hoofdroute Zemst - Vilvoorde: Onderzoek mogelijkheden vrijliggende route langs spoorlijn	Bereikbaarheid		Middel	Provincie	Zemst Stad NMBS	KT	NA
Mechelen - Zuid	B.2-5	Hoofdroute Kapelle o/d Bos: Gefaseerd realiseren van kwaliteatieve fietsverbinding	Bereikbaarheid		Middel	Stad	Provincie NMBS	MLT	NA
Mechelen - Zuid	B.2-24	Verbeteren fietsinfrastructuur bedrijventerrein MechelenZuid: E. Walschaertsstraat - Bedrijvenlaan - Kruisbaan - A. Spinoistraat	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	Provincie	MLT	NA
Mechelen - Zuid	B.2-27	Schonenberg - Eggestraat - Vrijbroekpark: Continuïteit fietsroute verbeteren	Bereikbaarheid		Middel	Stad		MLT	NA
Mechelen - Zuid	B.3-5	OV-bediening woongebied Stuivenberg verzorgen	Bereikbaarheid		Middel	De Lijn	Stad	MLT	NA
Mechelen - Zuid	B.4-2	Aansluiting Mechelen Zuid: Optimaliseren capaciteit Technopolis-rotonde en leefbaarheid/veiligheid op traject naar Arsenaaltangent	Bereikbaarheid		Hoog	MOW - AWW		MLT	NA

Locatie	WD nr	Actie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Mechelen - Zuid	B.4-5	N1 Brusselsesteenweg: Kruispunt Carrefour herinrichten ifv ontsluiting handelszaken	Toegankelijkheid		Middel	MOW - AWW	Stad private partners	KT	NA
Mechelen - Zuid	B.4-8	Oude Brusselsesteenweg: Kwalitatieve herinrichting (3e fase nabij Europalaan)	Verkeersleefbaarheid		Laag	Stad		LT	BA
Mechelen - Zuid	B.4-14	Nekkerspoel: Circulatiestudie ifv aanpak sluipverkeer in woonstraten (omgeving Paardenkerkhofstraat- Caputsteenstraat-Kleine Nieuwedijkstraat)	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad		IU	NA
Mechelen - Zuid	B.4-15	Eggestraat – Europalaan: Maatregelen sluipverkeer (knip/eenrichtingsverkeer/...)	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		MLT	NA
Mechelen - Zuid	B.4-16	Industrie Zuid: Verwezenlijke betere scheiding bedrijfsterrein en wonen	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad	Bedrijven	MLT	NA
Mechelen - Zuid: Wegsegment	B.2-3	Hoofdroute Zemst - Vilvoorde: Verhogen veiligheid/comfort op N1 Brusselsesteenweg	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW	Stad Provincie	KT	NA
Battel	B.2-9	Realisatie fietsbrug Stuivenbergbaan – Koolstraat	Bereikbaarheid	400.000,00 €	Middel	Waterwegen & Zeekanaal	Stad	MLT	BA
Hombeek	B.4-9	Zemstweg (bibeko): Aanpak snelheidsproblematiek, verkeersveiligheid, schoolomgeving	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad	Provincie	KT	BA

Locatie	WD nr	Actie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	Timing	BA/NA
Leest	B.2-11	Juniorslaan – Leestseseenweg: Laatste fase realisatie dubbelrichtingsfietspad	Verkeersveiligheid		Laag	Stad		LT	BA
Heffen	B.2-23	Steenweg op Heindonk: Realisatie fietspaden 2e fase	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	Willebroek	MLT	NA
Heffen	B.4-1	Studie tot opwaardering N16 tot primaire weg, type I	Bereikbaarheid		Middel	MOW - AWV	Stad	LT	BA
Arsenaal	A.2-6	Opmaak masterplan en RUP herbestemming Arsenaal: Nieuw stadsdeel met bijzondere aandacht voor wonen en werken	Bereikbaarheid		Middel	Stad		MLT	BA
Arsenaal	B.2-21	Realiseren vlotte en veilige fietsverbinding Station - Ragheno - Spreeuwenhoek	Bereikbaarheid		Middel	Stad		MLT	NA
Arsenaal	B.3-6	OV-bediening woongebied Spreeuwenhoek verzorgen	Bereikbaarheid		Middel	De Lijn	Stad	MLT	NA

Beleidsprogramma naar timing

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
G	B.5-9	Uitbouwen parkeergeleiding naar vrije parkeerplaatsen met een modern parkeergeleidingssysteem	Mechelen - Centrum	Bereikbaarheid		Hoog	Stad	parkeeroptimalisator MOW - AWW	NA
G	C.2-1	Tussenkost in de kostprijs voor openbaar vervoer voor doelgroepen	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Hoog	Stad	De Lijn	BA
G	C.2-3	Tussenkost in de kostprijs van leenfietsen/huurfietsen	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Middel	Stad	Vlaamse overheid private partners	NA
G	C.3-4	Organisatie van Autovrije Zondag en Autovrije school/werkdag	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad		BA
G	C.3-6	Verspreiden fietsroutekaart	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid		Middel	Stad		NA
IU	A.1-3	Ruimte herbestemmen voor wonen, stimuleren gemengde ontwikkeling, renovatie en kwaliteitsverbetering wonen in de binnenstad	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad		NA
IU	A.2-1	Uitvoering masterplan/RUPs (Stuivenberg, Spreeuwenhoek - Venne, Bonduelle, Boerenkrijgstraat, Otterbeek, Guldendal, Tinel, belgacomsite)	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad		BA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
IU	A.2-2	Opmaak masterplan/RUPs voor nieuwe ontwikkelingen (Keerdok, Dijlepoort, Comet, Nekkerpoort, Douane, Verbeemen, Gasthuissite, Hof van Egmont)	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Hoog	Stad	RO Provincie	NA
IU	A.2-3	Realisatie nieuw ziekenhuis	Mechelen - Noord	Bereikbaarheid		Hoog	vzw Emmaus	Stad MOW - AWW	BA
IU	A.2-4	Realisatie spoorbypass + Arsenaaltangent + OV en fietsinfrastructuur	Mechelen - Centrum: Stationsomgeving	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Eurostation	Stad NMBS MOW - AWW	BA
IU	A.2-7	R6: Doortrekken tot N15 Putsesteenweg	Mechelen - Noord	Verkeersleefbaarheid		Hoog	MOW - AWW	Sint-Katelijne-Waver Bonheiden	BA
IU	B.1-5	Heraanleg Bruul - Graaf van Egmontstraat als winkelwandelstraat	Mechelen - Centrum	Toegankelijkheid	4.500.000,00 €	Hoog	Stad		NA
IU	B.2-2	Realisatie hoofdroute tussen Antwerpen en Mechelen	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Hoog	Provincie	Stad NMBS MOW - AWW	NA
IU	B.4-14	Nekkerspoel: Circulatiestudie ifv aanpak sluipverkeer in woonstraten (omgeving Paardenkerkhofstraat-Caputsteenstraat-Kleine Nieuwedijkstraat)	Mechelen - Zuid	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad		NA
IU	B.5-8	Opmaken bouwverordening met onder meer eisen naar parkeren, fietsenstallingen, ...	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		NA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
IU	C.1-5	Onderzoek naar inzetbaarheid fiets voor distributie van goederen binnen het project CycleLogistics	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad		NA
IO	A.2-11	Herinrichting Vesten volgens resultaten van lopende studie	Mechelen - Centrum	Verkeersleefbaarheid		Middel	MOW - AWV	Stad De Lijn	NA
C	A.1-1	Afstemming structuurplan – mobiliteitsplan	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Hoog	Stad		BA
C	B.1-7	Verhogen verblijfskwaliteit in wijken en dorpen: Nekkerspoel, Pennepoel, Hombeek, ...	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad		NA
C	B.1-8	Heraanleg van openbaar domein gebeurt volgens de eisen in het vademecum toegankelijkheid	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Hoog	Stad		NA
C	B.2-32	Uitbreiden publiek stallingaanbod in de binnenstad en woonbuurten	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Hoog	Stad		BA
C	B.2-34	Samenwerking met een sociaal tewerkstellingsproject om diensten aan fietsers aan te bieden (fietspunt, verhuur, onderhoud)	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Middel	Stad	Fietsatelier	NA
C	B.2-38	Bewaakte (tijdelijke) fietsenstallingen organiseren bij evenementen	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Hoog	Stad		NA
C	B.3-1	Evaluatie en optimalisatie van het openbaar vervoersaanbod	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Hoog	De Lijn	Stad MOW - AWV	NA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
C	B.3-9	Halteinfrastructuur opwaarderen: perron, schuilhuisje, fietsenstalling, informatieverstrekking, ...	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Middel	Stad	MOW - AWV De Lijn	NA
C	B.5-1	Optimaliseren straatparkeren in functie van kwalitatief herinrichten van straten en pleinen	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad		BA
C	B.5-6	Bewonersparkeren: Aanleg buurtparkings (prioritair in buurten met hoge parkeerdruk)	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		NA
C	B.5-7	Aanmoedigen dubbelgebruik van parkings bedrijven, handelszaken, scholen...	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Middel	Stad		NA
C	C.1-1	Mobiliteitsmanagement van scholen: Ondersteuning bij schoolvervoerplan, fietspoolen, ...	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Laag	Stad	Provincie	BA
C	C.1-2	Vervoersmanagement met bedrijven: Ondersteuning bij onder meer bedrijfsvervoerplannen	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Laag	Stad	Provincie	BA
C	C.2-2	Parkeren: Verder uitwerken van gedifferentieerde tariefstructuur: centrum - rand / bewoners-bezoekers / straatparkeren- ondergronds	Mechelen - Centrum	Toegankelijkheid		Middel	Stad		BA
C	C.3-3	Promotie toerisme per fiets	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Laag	Stad	Provincie	BA
C	C.3-5	Verkeerseducatie naar scholen	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid		Middel	Politie		NA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
C	C.3-7	Communicatie bij wegenwerken, circulatiewijzingen, minder hinder, ...	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Laag	Stad	Politie	NA
C	C.3-8	Optimaliseren van bereikbaarheid door in te zetten op moderne communicatiemiddelen	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Laag	Stad		NA
C	C.3-9	Faciliteren en ondersteunen van autodeelorganisaties	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Middel	Stad		NA
C	C.4-1	Controle op betalend parkeren en blauwe zone door parkeerbedrijf	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Middel	parkeerovertuiger Vinci Park	Stad	BA
C	C.4-2	Handhavingsbeleid volgens actieplan verkeersveiligheid politie: snelheid/alcohol/drugs/gordel...	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Politie		BA
C	C.5-1	Opvolging mobiliteitsplan door de dienst ruimtelijke planning en mobiliteit	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		BA
C	C.5-2	Integratie mobiliteit met het beleidsplan politie: Handhaving, verkeersveiligheid	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid		Middel	Politie	Stad	BA
C	C.6-1	Opvolging luchtkwaliteit in de stad	Mechelen - Gebiedsdekkend	Milieu		Hoog	Stad	VMM	NA
C	C.6-2	Periodieke analyses van ongevallen, snelheid, tellingen van voertuigen,...	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid		Middel	Politie	Stad	NA
C	C.6-3	Periodiek evalueren van parkeerplan (parkeerbezetting, parkeerduur)	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad		BA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
C	C.6-4	Periodiek uitvoeren van fietstellingen (zowel fietsintensiteiten als fietsparkeren)	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		NA
KT	A.2-10	Opmaak GRUP Mechelen Noord III en IV: Grootchalige detailhandel en regionaal bedrijventerrein	Mechelen - Noord: Bedrijventerrein	Bereikbaarheid		Hoog	RO	Stad MOW - AWW	NA
KT	A.2-8	R6: Beveiligen kruispunten met N1 en N14 met flyovers	Mechelen - Noord	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW	Stad Sint-Katelijne-Waver	BA
KT	B.1-2	Onderzoeken naar haalbaarheid om schoolomgevingen autovrij/-luw te maken	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad		NA
KT	B.1-4	Evaluatie en uitbreiding autoluw gebied in de binnenstad	Mechelen - Centrum	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		NA
KT	B.1-6	Verhogen verblijfskwaliteit in centrum: Winkelstraatjes, Sint Janstraat, Stassartstraat ...	Mechelen - Centrum	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad		NA
KT	B.2-1	Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk: Onderzoek nieuwe hoofdroutes richting Zemst en Kapelle o/d Bos	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Hoog	Provincie	Stad	NA
KT	B.2-12	Vrouwvlietroute: Verbeteren continuïteit en veiligheid (oversteekplaatsen, aansluiting Zonnestraat)	Mechelen - Noord	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	MOW - AWW	BA
KT	B.2-19	Uitbouw Tivoliroute: Kruising met Eikestraat + brug over Vrouwvliet + route door het Tivolipark	Mechelen - Noord	Bereikbaarheid		Hoog	Stad	VMM	BA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
KT	B.2-25	Beveiligen van oversteekplaatsen met drukke wegen (N1, N14,...)	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW	Stad	NA
KT	B.2-3	Hoofdroute Zemst - Vilvoorde: Verhogen veiligheid/comfort op N1 Brusselsesteenweg	Mechelen - Zuid: Wegsegment	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW	Stad Provincie	NA
KT	B.2-30	Jaagpad Muizen - Rijmenam: één zijde verhard als alternatief voor de Rijmenamsesteenweg	Muizen	Verkeersveiligheid		Middel	Waterwegen & Zeekanaal	Stad Bonheiden	NA
KT	B.2-31	Beveiligde buurtfietsstallingen voorzien	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Middel	Stad		BA
KT	B.2-35	Uitbouw van fietsverhuur/leenfietsen op maat van de stad	Mechelen - Centrum	Toegankelijkheid		Middel	Stad		NA
KT	B.2-36	Doorstroming voor fietsers verbeteren: lichtenregelingen, rechtsaf door rood, fietsstraat, ...	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Middel	Stad	MOW - AWW	NA
KT	B.2-4	Hoofdroute Zemst - Vilvoorde: Onderzoek mogelijkheden vrijliggende route langs spoorlijn	Mechelen - Zuid	Bereikbaarheid		Middel	Provincie	Zemst Stad NMBS	NA
KT	B.3-10	Aangepast aanbod openbaar vervoer voorzien voor doelgroepen/specifieke locaties	Mechelen - Gebiedsdekkend	Toegankelijkheid		Hoog	Stad	De Lijn	NA
KT	B.3-12	Trein: Station Nekkerspoel: heropenen stationsgebouw en loketfunctie	Nekkerspoel	Toegankelijkheid		Hoog	NMBS		BA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
KT	B.3-7	OV-bediening Nekkersite (randpaking, Nekkerhal, sportpark,...) verzorgen	Nekkerspoel	Bereikbaarheid		Hoog	De Lijn	Stad	NA
KT	B.4-11	Invoeren snelheidsplan politie: Zones 30-50-70	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Politie	Stad	BA
KT	B.4-12	Aanpak van sluipverkeer op landbouwwegen in Heffen/Leest/Hombeek	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad	Politie	NA
KT	B.4-3	N26 - Trianonlaan: Herinrichting kruispunt	Muizen	Verkeersveiligheid		Middel	MOW - AWV		NA
KT	B.4-5	N1 Brusselsesteenweg: Kruispunt Carrefour herinrichten ifv ontsluiting handelszaken	Mechelen - Zuid	Toegankelijkheid		Middel	MOW - AWV	Stad private partners	NA
KT	B.4-9	Zemstweg (bibeko): Aanpak snelheidsproblematiek, verkeersveiligheid, schoolomgeving	Hombeek	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad	Provincie	BA
KT	B.5-3	Uitbouwen en inrichten randparkings/P&R	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad	De Lijn	BA
KT	C.1-3	Vervoersmanagement bij evenementen (Maanrock, De Nekkerhal, Planckendael, ...)	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Laag	Stad		BA
KT	C.1-4	Onderzoek en uitbouw van een distributienetwerk in functie van belevingen in de binnenstad	Mechelen - Centrum	Bereikbaarheid		Hoog	Stad		NA
KT	C.3-1	Bewegwijzering en communicatie vrachtroutes	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad	MOW - AWV Bedrijven	NA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
KT	C.3-10	Inzetten van nieuwe technologie om mobiliteit beter te beheersen/sturen	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad		NA
KT	C.3-11	Opmaak beleidskader voor oplaadpunten elektrische voertuigen en voorzien van oplaadpunten op strategische locaties	Mechelen - Gebiedsdekkend	Milieu		Middel	Stad		NA
KT	C.3-2	Promoten van parkeren aan de rand	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad		BA
KT	C.5-3	Oprichten overlegplatform mobiliteit met buurgemeenten	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad	Provincie MOW - AWW Buurgemeenten	NA
MLT	A.2-5	Centraal station Mechelen: Volledige herziening knooppunt openbaar vervoer	Mechelen - Centrum: Stationsomgeving	Toegankelijkheid		Hoog	Eurostation	Stad NMBS De Lijn MOW - AWW	BA
MLT	A.2-6	Opmaak masterplan en RUP herbestemming Arsenaal: Nieuw stadsdeel met bijzondere aandacht voor wonen en werken	Arsenaal	Bereikbaarheid		Middel	Stad		BA
MLT	A.2-9	Onderzoek voor het optimaliseren van het knooppunt Mechelen Noord: Relatie R6-N16 en ontsluiting bedrijventerrein	Mechelen - Noord: Kruispunt E19 - R6 - N16	Bereikbaarheid		Hoog	MOW - AWW	Stad RO	NA
MLT	B.1-1	K. Mercierplein – H. Consciencestraat – Station: Herinrichting als hoofdas fiets-wandel-openbaar vervoer	Mechelen - Centrum	Bereikbaarheid		Middel	Stad	MOW - AWW De Lijn	BA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
MLT	B.1-3	Doorwaadbaarheid woonbuurten verbeteren door het inzetten op autoluwe woonstraten en aanleg van parken en pleinen	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		NA
MLT	B.2-13	Nieuwstraat: Verbeteren fietsveiligheid	Nekkerspoel	Verkeersveiligheid	150.000,00 €	Hoog	Stad	Provincie MOW - AWW	NA
MLT	B.2-14	Lange Zandstraat: Verbeteren fietsveiligheid	Walem	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	Sint-Katelijne-Waver	NA
MLT	B.2-15	Winketkaai: Jaagpad doortrekken tot aan de Vesten	Mechelen - Centrum	Bereikbaarheid		Middel	Stad	Waterwegen & Zeekanaal Provincie	NA
MLT	B.2-18	Verbeteren fietsinfrastructuur bedrijventerrein MechelenNoord: Schalienhoevedreef + Brug over E19	Mechelen - Noord	Verkeersveiligheid		Hoog	Stad	MOW - AWW	BA
MLT	B.2-21	Realiseren vlotte en veilige fietsverbinding Station - Ragheno - Spreeuwenhoek	Arsenaal	Bereikbaarheid		Middel	Stad		NA
MLT	B.2-22	Wijk Tervuursesteenweg: Realiseren interne fietsroutes volgens masterplan Gandhi	Tervuursesteenweg	Toegankelijkheid		Middel	Stad		NA
MLT	B.2-23	Steenweg op Heindonk: Realisatie fietspaden 2e fase	Heffen	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	Willebroek	NA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
MLT	B.2-24	Verbeteren fietsinfrastructuur bedrijventerrein MechelenZuid: E. Walschaertsstraat - Bedrijvenlaan - Kruisbaan - A. Spinostraat	Mechelen - Zuid	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	Provincie	NA
MLT	B.2-26	Spreeuwenhoek: Realiseren fietsbrug over Leuvense Vaart	Muizen	Bereikbaarheid		Hoog	Waterwegen & Zeekanaal	Zemst Stad	NA
MLT	B.2-27	Schonenberg - Eggestraat - Vrijbroekpark: Continuïteit fietsroute verbeteren	Mechelen - Zuid	Bereikbaarheid		Middel	Stad		NA
MLT	B.2-33	Opmaken van een bewegwijzeringsplan voor fietsers	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad		BA
MLT	B.2-37	Realiseren van een grote bewaakte fietsenstalling in het centrum van de stad	Mechelen - Centrum	Toegankelijkheid		Hoog	Stad		BA
MLT	B.2-5	Hoofdroute Kapelle o/d Bos: Gefaseerd realiseren van kwaliteatieve fietsverbinding	Mechelen - Zuid	Bereikbaarheid		Middel	Stad	Provincie NMBS	NA
MLT	B.2-6	N1 Antwerpsesteenweg; Walem - M. Sabbestraat: Ontdubbelen fietspaden en herinrichten weg	Mechelen - Noord	Verkeersveiligheid		Hoog	MOW - AWW	Stad Sint-Katelijne-Waver Provincie	BA
MLT	B.2-8	N15a Nekkerspoelstraat - Putseseenweg: Heraanleg met comfortabele fietspaden	Nekkerspoel	Verkeersveiligheid	6.300.000,00 €	Hoog	MOW - BMV	Stad Provincie	BA
MLT	B.2-9	Realisatie fietsbrug Stuivenbergbaan – Koolstraat	Battel	Bereikbaarheid	400.000,00 €	Middel	Waterwegen & Zeekanaal	Stad	BA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
MLT	B.3-11	Omschakelen naar milieuvriendelijke voertuigen, prioritair voor de bussen in het stadscentrum	Mechelen - Gebiedsdekkend	Milieu		Middel	De Lijn		NA
MLT	B.3-13	Trein: Station Mechelen: Verbeteren onthaalinfrastructuur en overstapmogelijkheden	Mechelen - Centrum: Stationsomgeving	Toegankelijkheid		Hoog	NMBS	Eurostation	BA
MLT	B.3-14	Trein: Onderzoeken frequentieverhoging lijn Mechelen - Sint Niklaas en potentie nieuw station Hombeek/Willebroek zuid	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	NMBS		NA
MLT	B.3-15	Trein: Onderzoek naar opportuniteit en haalbaarheid van een betere ontsluiting van de noordelijke rand van Mechelen per spoor (station Noord, doorkoppelen lijn 26, lightrail...)	Mechelen - Noord	Bereikbaarheid		Hoog	NMBS	Stad MOW - BMV MOW - AWW	NA
MLT	B.3-3	OV-bediening Ziekenhuissite: Doorkoppelen stadslijnen	Mechelen - Noord	Bereikbaarheid		Hoog	De Lijn	Stad	NA
MLT	B.3-5	OV-bediening woongebied Stuivenberg verzorgen	Mechelen - Zuid	Bereikbaarheid		Middel	De Lijn	Stad	NA
MLT	B.3-6	OV-bediening woongebied Spreeuwenhoek verzorgen	Arsenaal	Bereikbaarheid		Middel	De Lijn	Stad	NA
MLT	B.3-8	Verbeteren OV-bediening industrieterreinen	Mechelen - Gebiedsdekkend: Bedrijventerrein	Bereikbaarheid		Laag	De Lijn		NA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
MLT	B.4-10	Stassartstraat: Kwalitatief herinrichten als ontsluitingsweg voor het stadscentrum	Mechelen - Centrum	Toegankelijkheid		Middel	Stad		NA
MLT	B.4-13	Aanpak van sluipverkeer in woonbuurten: Schonenberg, Vinkstraat,...	Mechelen - Gebiedsdekkend	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad	Politie	NA
MLT	B.4-15	Eggestraat – Europalaan: Maatregelen sluipverkeer (knip/eenrichtingsverkeer/...)	Mechelen - Zuid	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad		NA
MLT	B.4-16	Industrie Zuid: Verwezenlijke betere scheiding bedrijfsterein en wonen	Mechelen - Zuid	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad	Bedrijven	NA
MLT	B.4-17	Onderzoeken haalbaarheid directe spoorontsluitingen: Veilingzone en Industrie Zuid	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	NMBS	Stad Bedrijven	BA
MLT	B.4-2	Aansluiting Mechelen Zuid: Optimaliseren capaciteit Technopolis-rotonde en leefbaarheid/veiligheid op traject naar Arsenaaltangent	Mechelen - Zuid	Bereikbaarheid		Hoog	MOW - AWW		NA
MLT	B.4-4	N15: Herinrichting kruispunt Putsesteenweg ifv hoofdrichting N15	Nekkerspoel	Verkeersleefbaarheid		Hoog	MOW - AWW	Stad	NA
MLT	B.4-7	Grote Nieuwedijkstraat: Doortochtaanpak	Nekkerspoel	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad	Provincie	BA
MLT	B.5-10	Onderzoek parkeren autocars / vrachtwagens	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad		BA
MLT	B.5-2	Inno-parking en centerparking: Afbouwen rotatieparkeren	Mechelen - Centrum	Bereikbaarheid		Middel	Stad	parkeeruitbater	BA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
MLT	B.5-4	Realiseren van een performante OV-verbinding tussen het centrum en de randparkings	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	De Lijn	Stad	NA
MLT	B.5-5	Uitbouwen Vesten als drager voor het parkeeraanbod voor de binnenstad	Mechelen - Centrum	Bereikbaarheid		Middel	MOW - AWW	Stad	NA
LT	A.1-2	Herziening Ruimtelijk structuurplan	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad	RO Provincie	NA
LT	B.2-10	Tervuursesteenweg: Aanleg fietspaden laatste fase	Tervuursesteenweg	Verkeersleefbaarheid		Middel	Stad	Provincie	BA
LT	B.2-11	Juniorslaan – Leestssteenweg: Laatste fase realisatie dubbelrichtingsfietspad	Leest	Verkeersveiligheid		Laag	Stad		BA
LT	B.2-16	Bonheidensteenweg: Verbeteren fietscomfort en veiligheid	Muizen	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	Provincie Bonheiden	NA
LT	B.2-17	Rijmenamsesteenweg: Verbeteren fietscomfort en veiligheid	Muizen	Verkeersveiligheid		Laag	Stad	Provincie Bonheiden	NA
LT	B.2-20	Realisatie Fietsbrug Papenhof - Maanhoevelde	Nekkerspoel	Bereikbaarheid		Laag	Stad	VMM Sint-Katelijne-Waver	NA
LT	B.2-28	Stapsgewijs realiseren van de groene fietsring	Mechelen - Gebiedsdekkend	Bereikbaarheid		Middel	Stad	Waterwegen & Zeekanaal Provincie MOW - AWW	NA
LT	B.2-29	N1 Antwerpsesteenweg: Onderdoorgang fietsers aan Netebrug voorzien bij vernieuwen brug	Walem	Verkeersveiligheid		Middel	Waterwegen & Zeekanaal	Stad MOW - AWW	NA

Timing	WD nr	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Raming	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners	BA/NA
LT	B.2-7	M. Sabbestraat: Ontdubbelen fietspaden tussen N1 en Schijfstraat	Mechelen - Noord	Verkeersveiligheid		Middel	Stad	MOW - AWW	BA
LT	B.3-16	Muizen station: Nieuwe toegang tot perrons vanaf zuidzijde	Muizen	Toegankelijkheid		Laag	NMBS	Stad	NA
LT	B.3-2	Vesten inzetten als drager voor het regionaal busnetwerk met aandacht voor doorstroming en kwalitatieve halteinfrastructuur	Mechelen - Centrum	Toegankelijkheid		Middel	De Lijn	Stad MOW - AWV	NA
LT	B.3-4	OV-bediening Ziekenhuissite: Verknopen met streeklijnen bij realisatie station Mechelen- Noord	Mechelen - Noord	Bereikbaarheid		Middel	De Lijn		NA
LT	B.4-1	Studie tot opwaardering N16 tot primaire weg, type I	Heffen	Bereikbaarheid		Middel	MOW - AWW	Stad	BA
LT	B.4-6	Liersesteenweg: Doortochtaanpak	Mechelen - Noord	Verkeersleefbaarheid		Hoog	Stad	Provincie MOW - AWV	BA
LT	B.4-8	Oude Brusselsesteenweg: Kwalitatieve herinrichting (3e fase nabij Europalaan)	Mechelen - Zuid	Verkeersleefbaarheid		Laag	Stad		BA

STAD MECHELEN
Gemeenteraad – Apostil
Vergadering van 23 april 2013

21. MOBILITEIT. Gemeentelijke Begeleidingscommissie in het kader van het lokaal mobiliteitsbeleid.

- 1) Oprichting Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC).
 - 2) Samenstelling Gemeentelijke begeleidingscommissie.
 - 3) Aanduiding schepenen van mobiliteit als voorzitter van de Gemeentelijke begeleidingscommissie.
 - 4) Delegatie van de bevoegdheid tot het openstellen van de vergaderingen van de Gemeentelijke begeleidingscommissie voor vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en de bevolking aan de voorzitter van de Gemeentelijke begeleidingscommissie.
-

Motivering

Voorgeschiedenis

- 20.04.2001 – decreet de mobiliteitsconvenants (B.S. 24.05.2001), gewijzigd bij het decreet van 20 maart 2009 (B.S. 20/04/2009)
- 21.12.2001 – ministerieel besluit betreffende de mobiliteitsconvenants (B.S. 08/01/2003), gewijzigd bij de ministeriele besluiten van 28 juni 2002 (B.S. 24/03/2003), 3 juli 2002 (B.S. 16/05/2003), 18 december 2002 (B.S. 14/02/2003), 22 februari 2007 (B.S. 05/04/2007), het Besluit van de Vlaamse regering van 14 november 2007 (B.S. 03/12/2007)
- 20.03.2009 - decreet betreffende het mobiliteitsbeleid (Mobiliteitsdecreet) , gewijzigd door het decreet van 9 juli 2010 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2010 (B.S. 28/07/2010) en door het decreet van 10 februari 2012 (B.S. 20.03.12)
- 25.01.2013 – Vlaamse Regering keurt het besluit inzake mobiliteitsbeleid goed.
- Inkomende brief (IDP201301216) betreffende duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid.
- 28.02.2013 – Infomoment duurzaam mobiliteitsbeleid.
- 29.03.2013 – Het college (punt 47) neemt kennis van de nieuwe regels voor de samenwerking tussen de gemeenten en het Vlaamse Gewest voor de planning en uitvoering van het lokaal mobiliteitsbeleid en verwijzing naar de gemeenteraad.

Feiten en context

- De Vlaamse Regering heeft op 25 januari 2013 het Besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, financiering en de samenwerking inzake het mobiliteitsbeleid goedgekeurd.
- Dit besluit is op 1 maart 2013 in werking getreden.

Juridische grond

- Gemeentedecreet, artikelen 42 en 43
- Het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, artikel 26/1 en 26/2, ingevoegd bij het decreet van 10 februari 2012, (hierna 'het Decreet' te noemen).
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid, artikel 2 tot en met 12, (hierna 'het Besluit' te noemen).
- Artikel 26/1 van het Decreet bepaalt dat elke gemeente een Gemeentelijke Begeleidingscommissie (afgekort 'GBC') zal oprichten en ook de minimale samenstelling van de GBC vastlegt.
- Artikel 2 tot en met 5 van het Besluit bevat nadere regels omtrent de aanwijzing van de vaste, de variabele en adviserende leden.
- Het overeenkomstig artikel 5 van het Besluit bepaalt dat het aan de gemeente toekomt adviserende leden van de GBC aan te wijzen.

- Artikel 26/1 van het Decreet bepaalt dat de gemeenteraad in het kader van participatie kan beslissen de vergaderingen van de GBC open te stellen voor vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en de bevolking;
- Artikel 26/2 van het Decreet bepaalt dat in sommige gevallen het zinvol en noodzakelijk kan zijn de werkzaamheden van de GBC of deelaspecten ervan te bundelen op bovengemeentelijk vlak. Deze beslissing komt volgens artikel 9, §1, tweede lid van het besluit toe aan het College van Burgemeester en Schepenen;

Argumentatie

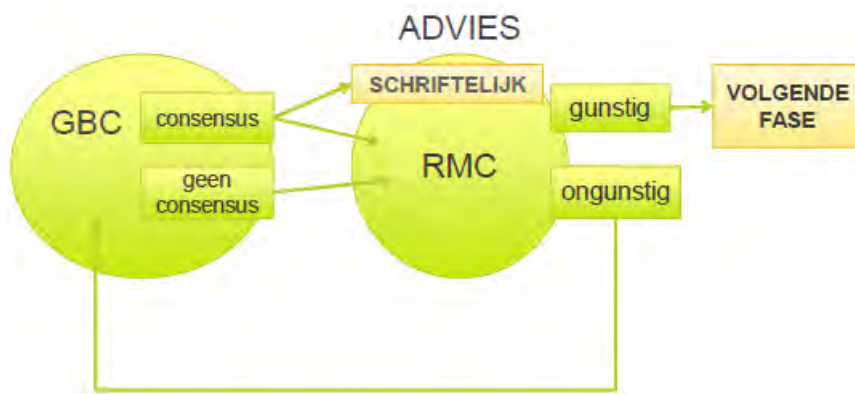
- Vanaf 1 maart 2013 zijn de nieuwe regels voor de samenwerking tussen de gemeenten en het Vlaamse Gewest voor de planning en uitvoering van het lokaal mobiliteitsbeleid van kracht gegaan.
- De voorbereiding en uitvoering van mobiliteitsprojecten wordt administratief gewijzigd. Tot nu toe werd dit geregeld via het convenantenbeleid. Werken op gewestwegen, nieuwe of vernieuwde fietspaden, nieuwe of aangepaste buslijnen,... gebeuren tot op heden op basis van het gemeentelijk mobiliteitsplan, het afgesloten moederconvenant en koepelmodules op basis van de bespreking in de gemeentelijke begeleidingscommissie en de PAC (Provinciale Auditcommissie) of OVC (Openbaar vervoerscommissie). Dit systeem wordt hervormd.
- De Vlaamse Regering heeft vrijdag 25 januari 2013 op het Besluit van de Vlaamse Regering met de regels voor de organisatorische omkadering, financiering en de samenwerking inzake het mobiliteitsbeleid goedgekeurd. Dit besluit trad op 1 maart in werking.
- Wat zijn de belangrijke wijzigingen:
 - **Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) krijgt sleutelrol**
 - Het overleg binnen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie krijgt nu de sleutelrol in het mobiliteitsverhaal binnen de gemeenten. Deze commissie verzamelt de verschillende betrokken actoren onder het voorzitterschap van de gemeente. Ze begeleidt de opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan of het infrastructuurproject. Nieuw is dat de GBC daarover in consensus aanbevelingen kan verstrekken, zodat geen herhaalde agendering en bespreking op de RMC meer nodig is. Deze nieuwe werkwijze vermijdt dubbel werk en dubbele vergaderingen.
 - De vroegere PAC (Provinciale Auditcommissie) en OVC (Openbaar Vervoerscommissie) worden geïntegreerd in één Regionale Mobiliteitscommissie. Haar inbreng wordt beperkt tot die dossiers waar de GBC geen consensus bereikte. De auditor wordt in het nieuwe verhaal vervangen door een onafhankelijke kwaliteitsadviseur. Zijn of haar taak is een objectief advies te bezorgen over het voorgelegde plan of project, op basis waarvan tot de uitvoering kan gegaan worden.

Oude procedure

Projecten

Startnota => GBC => PAC => Projectnota => GBC => PAC

Nieuwe procedure



Geïntegreerde nota (combinatie start- en projectnota) is mogelijk bij 'eenvoudige' dossiers.

De RMC bespreekt altijd het ontwerp mobiliteitsplan en sneltoets.

- De hervorming betekent ook een administratieve vereenvoudiging in de relatie tussen de gemeente en het Gewest:
 - de gemeenteraad wordt niet meer belast met de goedkeuring van moederconvenants en koepelmodules;
 - verantwoordingsstukken die reeds in het bezit zijn van het gewest, zullen niet opnieuw worden opgevraagd;
 - voor de uitvoering van infrastructuurwerken en openbaar vervoerprojecten volstaat straks één enkele samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente, het Vlaams Gewest of De Lijn en eventuele andere betrokken diensten;
 - waar nu steeds een afzonderlijke start- en projectnota vereist zijn, volstaat in diverse gevallen voortaan een unieke nota.

- **Gemeentelijk mobiliteitsplan blijft de basis**

- Het gemeentelijk mobiliteitsplan blijft de basis van het lokale mobiliteitsbeleid, ook voor het Vlaams Gewest. Dat plan wordt in onderling overleg tussen de betrokken partners opgemaakt en bevat een geïntegreerde visie op de mobiliteitsontwikkeling voor de gemeente.
- Intergemeentelijke samenwerking wordt sterk aangemoedigd. Daarvoor werd een kader uitgewerkt voor de oprichting van intergemeentelijke GBC's.

- **Subsidies en samenwerkingsovereenkomsten**

Het Vlaamse gewest voorziet veilige fietspaden en schoolomgevingen langs gewestwegen. Op vraag van de gemeenten werd er evenwel niet geraakt aan de mogelijkheid dat de gemeente ook zelf initiatief kan nemen om gewestwegen van veilige fietspaden te voorzien of schoolomgevingen te beveiligen. De Vlaamse overheid wil de gemeenten ook een extra duwtje in de rug geven door het voorzien van subsidies voor investeringen op de gemeentewegen, bijvoorbeeld om het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk te vervolledigen, schoolbuurten te beveiligen of ontsluitingswegen naar bedrijventerreinen duurzaam aan te pakken.

Ook samenwerkingsovereenkomsten met AWW/De Lijn zijn mogelijk om bepaalde projecten mogelijk te maken/uit te voeren.

- **Overgangsbepalingen gemeentelijke mobiliteitsplannen**

- Het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid (Mobiliteitsdecreet), zoals gewijzigd bij het decreet van 10 februari 2012, heeft een aantal overgangsbepalingen vastgelegd voor de gemeentelijke mobiliteitsplannen die sinds 30 maart 2012 gelden. Het decreet stelt duidelijk dat gemeentelijke mobiliteitsplannen van vóór 1 mei 2003 niet meer conform zijn met de huidige regelgeving. Bij de ingang van de nieuwe regelgeving op 1 maart 2013 komt de geldigheid van het mobiliteitsplan definitief te vervallen, tenzij er nog een verlenging loopt die expliciet door de planauditor in het laatste advies m.b.t. een lopende herzieningsprocedure werd toegekend. Het herzien plan moet dan binnen de vastgestelde termijn worden goedgekeurd, vastgesteld en bekendgemaakt.
- Gemeentelijke mobiliteitsplannen die conform werden verklaard tussen 1 mei 2003 en 30 april 2009 (datum van inwerkingtreden van het Mobiliteitsdecreet) werden via de overgangsbepaling op 30 maart 2012 gelijkgesteld met de huidige regelgeving. Deze mobiliteitsplannen moeten worden aangepast aan de bepalingen van het decreet bij een eerstvolgende herziening. Het mobiliteitsplan blijft geldig tot het nieuwe plan is bekendgemaakt.
- Bekendmaking gemeentelijk mobiliteitsplan
Het Mobiliteitsdecreet bepaalt dat het gemeentelijk mobiliteitsplan pas geldig is wanneer het werd bekendgemaakt. Deze bekendmaking gebeurt door de publicatie van het vaststellingsbesluit in het Belgisch Staatsblad. Het is belangrijk om deze cruciale procedurele stap niet te vergeten. Dit geldt voor alle mobiliteitsplannen die na 30 april 2009 werden conform verklaard.
- Concreet betekent de **wijzigingen in het mobiliteitsdecreet voor de stad Mechelen**:

- Het mobiliteitsplan van de stad Mechelen dateert van 2002. Het mobiliteitsplan is dus vanaf 1 maart 2013 niet meer geldig.
 - Het mobiliteitsplan van de stad Mechelen bevindt zich in fase 2 – uitwerkingsfase van het proces van de herziening ('verbreden en verdiepen') van het mobiliteitsplan. De uitwerkingsnota zal op de GBC van 15 april 2013 worden besproken, waarna het op de RMC zal worden besproken. Nadien volgt fase 3 – uitwerking beleidsplan, waarbij het beleidsplan zal besproken worden op GBC en RMC.
 - Er kunnen momenteel geen modules/subsidies/samenwerkingsovereenkomsten (meer) afgesloten worden (tot publicatie van het vaststellingsbesluit in het Belgisch Staatsblad).
 - De reeds afgesloten modules (afgesloten vóór 1 maart 2013) blijven geldig tot ze volledig zijn uitgevoerd of de looptijd ervan is verstreken. Modules die dreigen te verlopen voor de werken zijn uitgevoerd en het blijft de bedoeling dat de werken worden uitgevoerd, worden best met een addendum verlengd. De voorwaarden en financieringsregels wijzigen niet t.a.v. de tekst die in de ondertekende modules zijn opgenomen.
 - Gelet op grotere rol van de gemeentes en de gemeentelijke begeleidingscommissie in het lokale mobiliteitsbeleid zal ook de tijdsbesteding hieromtrent op de dienst toenemen.
 - De **Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC)** wordt opgericht bij besluit van de gemeenteraad.
 - De GBC bestaat uit de vaste leden, aangevuld met variabele leden en in voorkomend geval met adviserende leden.
 - vaste leden
 - stad Mechelen (voorzitter)
 - departement MOW (afdeling Beleid, Mobiliteit en Verkeersveiligheid)
 - wegbeheerder
 - De Lijn
 - Initiatiefnemer
 - variabele leden
 - RWO
 - Provincie
 - LNE
 - NMBS
 - ...
 - adviserende leden
 - Stad Mechelen
 - dienst ruimtelijke planning en mobiliteit
 - dienst duurzame ontwikkeling en energie
 - afdeling openbaar domein
 - Politie, advies en vergunningen
 - Brandweer
 - ...
 - Er bestaat ook de mogelijkheid om de GBC open te stellen voor vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en de bevolking (als adviserend lid). Dit moet per dossier zeer doordacht worden afgewogen. Indien de openstelling voor bepaalde actoren voor specifieke dossiers wenselijk, kan dit best in consensus met de vaste leden van de GBC worden overeengekomen.
 - De werking van de GBC wordt vastgelegd in een huishoudelijk reglement dat ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de GBC bij de eerste vergadering.
 - De GBC stelt haar huishoudelijk reglement op dat ten minste nadere regels bevat over :
 - 1° de taken van de voorzitter;
 - 2° de organisatie van het secretariaat;
 - 3° de wijze van bijeenroeping, van aanwijzing van de adviserende leden, van verslaggeving en van beraadslaging.
- De minister bepaalt het model van het huishoudelijk reglement. Het huishoudelijk reglement wordt de eerste vergadering ter goedkeuring voorgelegd.
- De GBC wordt voorgezeten door de gemeente. De gemeente kan het voorzitterschap delegeren aan een vast lid. Voorgesteld wordt dat de schepenen van mobiliteit voorzitter is van de GBC voor Mechelen.

Financiële gevolgen

Zolang er geen geldig mobiliteitsplan is, kunnen er geen samenwerkingsovereenkomsten worden afgesloten of andere subsidies worden aangevraagd.

Besluit:

Artikel 1

De gemeenteraad besluit tot de oprichting van een Gemeentelijke Begeleidingscommissie in het kader van het lokaal mobiliteitsbeleid met volgende verantwoordelijkheden:

- 1° de voorbereiding, de opmaak, de opvolging, de evaluatie en, in voorkomend geval, de herziening van het gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan;
- 2° de begeleiding van de voorbereiding, de opmaak, de opvolging en de evaluatie van projecten die aansluiten bij het duurzame lokale mobiliteitsbeleid.

Artikel 2

De gemeenteraad stelt de Gemeentelijke Begeleidingscommissie samen als volgt :

- vaste leden
 - stad Mechelen (voorzitter)
 - departement MOW (afdeling Beleid, Mobiliteit en Verkeersveiligheid)
 - wegbeheerder
 - De Lijn
 - Initiatiefnemer
- variabele leden
 - RWO
 - Provincie
 - LNE
 - NMBS
 - ...
- adviserende leden
 - Stad Mechelen
 - dienst ruimtelijke planning en mobiliteit
 - dienst duurzame ontwikkeling en energie
 - afdeling openbaar domein
 - Politie, advies en vergunningen
 - Brandweer
 - ...

Artikel 3

De gemeenteraad duidt de schepen van mobiliteit als voorzitter van de GBC aan. In geval van verhindering, kan de voorzitter deze bevoegdheid delegeren aan een ander lid van het College of een gemeentelijke ambtenaar.

Artikel 4

De gemeenteraad delegeert zijn bevoegdheid tot het openstellen van de vergaderingen van de GBC voor vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en de bevolking aan de voorzitter van de GBC, die dit doet in overleg met de vaste leden.

NAMENS DE GEMEENTERAAD:

**Bij verordening:
De secretaris,**

De voorzitter,

**GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN
STAD MECHELEN**

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 04/07/2013

Verlaggever: Joris De Vadder / Geert Vercruyse

Verlag versie 05/08/2013

Onderwerp: Verbreden en verdiepen van het
mobiliteitsplan: uitwerkingsfase

Aard van de GBC-beslissing

Eindbeslissing bij consensus

Aanwezigheidslijst

1. Vaste leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
Marina de Bie	Stad Mechelen: schepen van mobiliteit	Marina.debie@mechelen.be	A
Joris Sloommaeckers	Stad Mechelen: dienst ruimtelijke planning en mobiliteit	Joris.sloommaeckers@mechelen.be	A
Bram Van Dyck	Stad Mechelen: dienst ruimtelijke planning en mobiliteit	Bram.vandyck@mechelen.be	A
Yves De Beleyr	Departement Mobiliteit en Openbare Werken - BMV	Yves.debeleyr@mow.vlaanderen.be	A
Lieven Desmidt	Departement Mobiliteit en Openbare Werken - AWV	Lieven.desmidt@mow.vlaanderen.be	V
Joury Smets	VVM De Lijn	Joury.smets@delijn.be	A
Luc Van Put	VVM De Lijn	Luc.vanput@delijn.be	N
Erwin Fierens	VVM De Lijn	Erwin.fierens@delijn.be	N

2. Variabele leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
Marc Van Hee	Provinciebestuur	Marc.vanhee@admin.provant.be	N
Wim Van Asschot	Departement Ruimtelijke Ordening	Wim.vanasschot@rwo.vlaanderen.be	N
Sofie De Coster	Departement Leefmilieu, Natuur en Energie	Sofie.decoster@lne.vlaanderen.be	N
Ivan Jorissen	NMBS-Holding	Ivan.jorissen@infrabel.be	N

3. Adviserende leden

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Natascha Diericx	Stad Mechelen: Dienst duurzame ontwikkeling en energie	Natascha.diericx@mechelen.be	N
Isabelle Terrie	Stad Mechelen: Afdeling openbaar domein	Isabelle.terrie@mechelen.be	N
Ghislain Herman	Politie, advies en vergunningen	Verkeersadvies.oo@politiemechelen.be	N
Juliaan De Bie	Brandweer	brandweer@mechelen.be	N
Geert Vercruysse	Vectris	Geert.vercruysse@vecrtis.be	A
Joris De Vadder	Technum	Joris.devadder@technum-tractebel.be	A
Jan Dumez	Technum	jan.dumez@technum-tractebel.be	N

Volmachten

Volgende vaste of variabele leden zijn vertegenwoordigd door een volmachthouder:

Aanwezig bij volmacht:	Vertegenwoordigd door:
Departement Mobiliteit en Openbare Werken – AWV: Lieven Desmidt	Departement Mobiliteit en Openbare Werken – BMV : Yves Debeleyr

Vaststelling van het quorum

De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.

Verslag van de vergadering

1. Agenda

- Huishoudelijk reglement
- Bespreking uitwerkingsnota's

2. Huishoudelijk reglement

Joris Slootmaeckers overhandigt het huishoudelijk reglement voor de (I)GBC aan de aanwezige leden van de GBC en geeft een toelichting.

Het huishoudreglement werd vervolgens door de leden van de GBC goedgekeurd.

3. Bespreking uitwerkingsnota's

Opmerkingen algemeen:

- Updaten colofon

Thema 1: Afstemming infrastructuurprojecten met ruimtelijke projecten

Opmerkingen:

- AWW maakte een schriftelijk advies over en staat achter een studie ter vervollediging van de knoop Mechelen-Noord. Dit moet samen bekeken worden met de tracéstudie voor de N16 (tussen Willebroek en Mechelen).
- Elementen vanuit 'Doorkijk lange termijn' zijn ook van belang voor de beleidsvisie 2020 en kunnen ook opgenomen worden bij het hoofdstuk 'Oplossingsconcepten'.
- Bij de selectie van de projecten aangeven dat de belangrijkste projecten zijn opgenomen op basis van de kennis die op dat moment (bij de opmaak van het model) gekend was. Mogelijks zijn er ondertussen her en der al nieuwe ontwikkelingen, wijzigingen aan meegenomen ontwikkelingen... . Dit is onvermijdelijk gelet op de dynamiek van de stad. De GBC gaat akkoord om verder te gaan op het reeds doorgerekende.

Thema 2: Mobiliteitsvisie voor wijken en dorpen

Opmerkingen:

- Ook hier is de analyse gebeurd op een bepaald moment maar zijn er mogelijks voor bepaalde wijken of dorpen ondertussen nieuwe elementen en nieuwe inzichten in wording.

Thema 3: Fietsbeleidsplan

- Geen opmerkingen

Thema 4: Wegencategorisering

Opmerkingen:

- De H.Consciencestraat zal als OV- en fiets-as eerder als lokale weg type III functioneren.

Thema 5: Routes zwaar verkeer

- Geen opmerkingen

Thema 6: Ongevallenbeleid

- Geen opmerkingen

Thema 7: Openbaar vervoer

Opmerkingen:

- Een deel van de nota is gedateerd. Dit is te actualiseren naar het nieuwe netwerk (zowel figuren als tekstueel).
- Tekst mobiliteitsvisie 2020 nuanceren. Er moeten geen 10 treinen per uur worden afgewikkeld op de spoorlijn St-Niklaas-Boom-Mechelen. Een frequentie van 4 treinen per uur, waarvan 2/uur vanuit Boom en 2/uur vanuit Sint-Niklaas lijkt voldoende te zijn met behoud van de huidige brug. Er wordt best ook gesproken over een lightrain cfr. Desiro treinstellen.
- Bij de visie wordt ook best uitgegaan van een fasering met maatregelen op korte termijn en een doorgroei op middellange tot lange termijn.
- In de nota tevens de mogelijkheid van het station Hombeek openlaten. Van de drie kernen op het Hombeeks plateau heeft Hombeek het meeste potentieel voor mogelijke woonontwikkelingen. Het openen van een station kan dan een volwaardig alternatief zijn in de verplaatsingswijze.
- De Lijn kan zich vinden in het concept van de buscorridor op de vesten. Joury Smets geeft wel aan dat de bushalte aan het Rode Kruisplein beter wordt gegroepeerd ter hoogte van het kruispunt Antwerpsesteenweg-vesten zodat ook hier een volwaardig overstappunt kan ontstaan.
- Het verschuiven van buslijn 500 dient verder te worden onderzocht. Deze buslijn is niet alleen een regiobus, maar ook een belangrijke busverbinding tussen Walem en Mechelen-centrum. Veemarkt is momenteel één van de meest succesvolle haltes. Mits een goede overstap ter hoogte van het openbaar vervoer knooppunt aan de Antwerpsesteenweg- O. VanKesbeekstraat-vesten is het verleggen van lijn 500 bespreekbaar.
- Iedere halte op de Vesten wordt benoemd als hoofdhalte: graag een andere benaming gebruiken om verwarring met de Netmanagement-term te vermijden.
- De busverbinding naar de Nekkerhal was geschrapt omdat er te weinig reizigers waren. Gezien de geplande ontwikkelingen in de omgeving van de Nekker is een nieuwe verbinding wenselijk. In de nota eerder van een wenslijn spreken zonder uitspraken te doen over bepaalde lijnummers.

- De centrumpendel rijdt momenteel via de Nekkerspoelstraat en heeft een keerpunt aan de Sint-Libertuskerk. De bus wordt vandaag oneigenlijk gebruikt als reguliere busverbinding . Naar aanleiding van de heraanleg van het Sint-Libertusplein zal het traject van de centrumpendel worden herzien in de Nekkerspoelstraat.
- Het Nekkerspoelstation is een zeer belangrijk knooppunt van verschillende buslijnen met de trein. Verschuiven van de haltes is mogelijk maar bijzondere aandacht dient te gaan naar de loopafstanden tussen station en bushaltes. Deze dienen tot een minimum te worden beperkt.
- Het voorstel om een extra halte te voorzien op de E19 voor de snelbus wordt aanvaard. De Lijn benadrukt echter wel dat het aanbod zich daar momenteel beperkt tot een handvol ritten per dag vanuit een beperkt hinterland (Aartselaar – Rumst).
- De suggestie om voor lijn 500 een busbaan via het nieuwe ziekenhuis te voorzien is positief omdat De Lijn, mits goede afslagbewegingen van en naar de busroute, voorbij het knelpunt R6 leidt. Men is geen voorstander van het ‘vlechnet’.
- Ook het idee om de wijk Spreeuwenhoek centraal te bedienen met een bus wordt aanvaard. Er wordt beter niet verwezen naar lijnummers. Een extra halte ter hoogte van Ragheno is zeker gewenst.
- Ook het voorstel om Technopolis als P+R in te richten en te ontsluiten met de bussen die vanuit de richting Zemst komen wordt aanvaard. Ook de centrumpendel zou kunnen worden verknoopt met Technopolis.
- De Lijn wenst uitdrukkelijk te onderstrepen dat bijkomende initiatieven niet alleen afhankelijk zijn van voldoende structureel potentieel maar ook van bijkomende budgetten.

Thema 8: Flankerende maatregelen

- Geen opmerkingen

Mits rekening te houden met hiervoor vermelde opmerkingen is er algemene consensus binnen de GBC betreffende de vorm en inhoud van de voorgestelde uitwerkingsnota's voor het mobiliteitsplan.

4. Verdere afspraken

- Aanpassen nota's ten laatste tegen 31/07/2013.
- Er is een consensus binnen de GBC, er wordt besloten om deze fase voor te leggen aan de kwaliteitsadviseur.

Opmerkingen bij dit verslag

Verslag werd verzonden aan de GBC-leden op 9 juli 2013. De ontvangen opmerkingen werden in het verslag verwerkt.

**GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN
STAD MECHELEN**

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 28/08/2013

Verlaggever: Joris De Vadder / Geert Vercruysse

Verlag versie 03/07/2014

*Onderwerp: Verbreden en verdiepen van het
mobiliteitsplan: Beleidsplan*

Aard van de GBC-beslissing

Eindbeslissing bij consensus

Aanwezigheidslijst

1. Vaste leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
Marina de Bie	Stad Mechelen: schepen van mobiliteit	Marina.debie@mechelen.be	A
Joris Sloommaeckers	Stad Mechelen: dienst ruimtelijke planning en mobiliteit	Joris.sloommaeckers@mechelen.be	A
Bram Van Dyck	Stad Mechelen: dienst ruimtelijke planning en mobiliteit	Bram.vandyck@mechelen.be	N
Yves De Beleyr	Departement Mobiliteit en Openbare Werken - BMV	Yves.debeleyr@mow.vlaanderen.be	A
Lieven Desmidt	Departement Mobiliteit en Openbare Werken - AWV	Lieven.desmidt@mow.vlaanderen.be	V
Luc Van Put	VVM De Lijn	Luc.vanput@delijn.be	A
Tim Cordemans	VVM De Lijn	Tim.cordemans@delijn.be	N
Ann Witters	VVM De Lijn	Ann.Witters@delijn.be	N
Joury Smets	VVM De Lijn	Joury.smets@delijn.be	N
Erwin Fierens	VVM De Lijn	Erwin.fierens@delijn.be	A

2. Variabele leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
Staf Aerts	Provinciebestuur	Staf.aerts@admin.provant.be	A
Wim Van Asschot	Departement Ruimtelijke Ordening	Wim.vanasschot@rwo.vlaanderen.be	N
Sofie De Coster	Departement Leefmilieu, Natuur en Energie	Sofie.decoster@lne.vlaanderen.be	N
Ivan Jorissen	NMBS-Holding	Ivan.jorissen@infrabel.be	N

3. Adviserende leden

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Natascha Diericx	Stad Mechelen: Dienst duurzame ontwikkeling en energie	Natascha.diericx@mechelen.be	N
Isabelle Terrie	Stad Mechelen: Afdeling openbaar domein	Isabelle.terrie@mechelen.be	A
Ghislain Herman	Politie, advies en vergunningen	Verkeersadvies.oo@politiemechelen.be	N
Juliaan De Bie	Brandweer	brandweer@mechelen.be	N
Geert Vercruysse	Vectris	Geert.vercruysse@vectris.be	A
Joris De Vadder	Technum	Joris.devadder@technum-tractebel.be	A
Jan Dumez	Technum	jan.dumez@technum-tractebel.be	N

Volmachten

Volgende vaste of variabele leden zijn vertegenwoordigd door een volmachthouder:

Aanwezig bij volmacht:	Vertegenwoordigd door:
/	/

Vaststelling van het quorum

De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.

Verslag van de vergadering

1. Agenda

- Bespreking van het beleidsplan

2. Bespreking beleidsplan

Opmerkingen De Lijn

P 57 : voor de bediening van Holmlei komen zeker ook lijnen 6 en 9 in beeld, die niet vermeld staan in het document

P 60 : voor de Tinelsite graag ook vermelden dat goede bijkomende haltes ter hoogte van het Joods Museum wenselijk zijn; om die te kunnen inplanten zijn infrastructurele aanpassingen nodig.

P 61 : tikfoutje ; peldel ipv pendel

P 79 : een OV-toegang voor Sabbestraat is niet meer nodig als de bundeling in Van Kesbeeckstraat (zie p. 58) gerealiseerd wordt. De bundeling in Van Kesbeeckstraat is voor De Lijn de meest wenselijke situatie.

P 88-89 : de 'zwakten' zijn soms vergezocht (leesbaarheid, amplitude (die al veel groter is dan vroeger), 'nog' geen bediening voor geplande wijken ...). De ergste is dat we "grote omwegen veroorzaken doordat we ons op het hoofdstation richten". Dit doen we om aan de grootste groep reizigers de snelste route te bieden; omrijden via het ziekenhuis geeft winst voor wie daar wil zijn, maar in aantal gaat dat altijd over minder mensen dan er naar Mechelen Centrum en Station willen. Het is ook om die reden dat we een vlechtmodel enkel zien zitten wanneer het station Mechelen Noord opent met een volwaardige treinbediening, waardoor ook die hoofdstroom geholpen in plaats van gehinderd wordt in de vervlechting.

P 92 : ook hier wordt 6/9 niet vermeld.

P 93 : hier wordt eigenlijk voorgesteld om de bestaande lijn 6/9 in te voeren ... Naast onze bezwaren tegen het vlechtmodel hebben we ook bedenkingen of wel de hele vloot van Brabantse bussen aan het station naar het ziekenhuis moet gestuurd worden. Een evenwicht tussen vraag en aanbod moet toch steeds bewaakt worden.

P 94 : alle haltes die er volgens het plan zouden moeten zijn, liggen er al; ze hebben enkel niet het predicaat 'hoofdhalt'. Dat is echter geen bezwaar om toch een volwaardig aanbod en uitrusting te kunnen krijgen.

P 95 : de 'knoop' Pasbrug ligt op een oninteressante plek. Het afleiden van streeklijnen naar de Nekkerhal lijkt ons ook geen wenselijke piste, want dit zorgt steeds voor verlies aan verbindingen vanuit de drukbevolkte wijk Pasbrug. Bediening van de Nekker gebeurt bij voorkeur door een frequente stadslijn, mogelijk de centrumpendel als de infrastructuurknoop aan Nekkerspoel Station / N15 heringericht kan worden zodat de overstap centrumpendel <-> streeklijnen zonder loopafstand gerealiseerd kan worden zonder dat de centrumpendel per se zijn huidige route via de Nekkerspoelstraat moet behouden.

P 96 : graag ook vermelding van de motivatie waarom we het vlechtmodel (zonder noordelijk station) niet zien zitten, nl. de grote omwegfactor voor de reizigers die de hoofdvervoersvragen (naar centrum en station) vertegenwoordigen.

P 96 : de geplande infrastructuur aan het ziekenhuis laat ondertussen ook niet meer toe dat de 55x het terrein oprijdt. Binnen alle tot op heden gekende infrastructurele plannen is een bediening van de kliniek door lijn 500 ook een te grote omweg voor deze lijn.

P 97 : de verknoping moet vooral 'Om de loopafstand' tussen centrumpendel en streeklijnen en tussen streeklijnen en station Nekkerspoel zijn; tussen centrumpendel en station Nekkerspoel is minder nodig.

P 97 : niet alleen De Lijn is toch vragende partij voor een betere toegang tot station Nekkerspoel !

P 98 : De stadslijn naar Mechelen-Zuid doorkoppelen naar Technopolis kan alleen als de wegnis dat ook toelaat.

P 98 : we kunnen de citypendel niet 'op bepaalde trajecten' door andere voertuigen vervangen, hij wordt of volledig vervangen, of niet.

Opmerkingen MOW

Blz 2 verwijzing naar A12 moet N16 zijn.

Blz 65, Yves De Beleyr vraagt zich af of het laatste deel van de tangent, aansluitend op de N15 niet als secundaire weg is geselecteerd. De stad laat weten dat dit toch als primaire weg is weerhouden.

Op de kaart met de selectie wegencategorisering op KT wordt best de tangent weggelaten. De tangent zal tegen dan niet klaar zijn.

Kaart wegencategorisering LT: er doet zich een discussie voor omtrent de categorisering van de parallelwegen langs de E19. Dienen deze als hoofdweg dan wel als primaire weg te worden geselecteerd? De logica zou zijn om dit als primaire weg te weerhouden (snelheid 90 km/uur, smallere rijstroken, meerdere aansluitingen)

Yves de Beleyr zou de zin weglaten dat bij de visie omtrent de spoorontsluiting de medewerking van de NMBS wordt gevraagd. Bij de beschrijving van de spoorlijn ook de richting Dendermonde vermelden.

Op pag 109 de derde alinea m.b.t de visie op parkeren herschrijven. Dit was niet duidelijk.

Op de fietskaart de hoofdroute voor de fiets aan de voorzijde van het station weglaten. De hoofdroute loopt immers al via de tangent.

Yves de Beleyr vraagt om ook een kaartje toe te voegen met de KT maatregelen voor het openbaar vervoer.

Provincie

Staf Aerts van de provincie stelt dat de N1 als secundaire weg type III vandaag stopt aan de R6. Een doortrekking van de secundaire weg type III naar de R12 is niet opgenomen in het provinciaal structuurplan. Een herziening van het structuurplan is op korte termijn niet voorzien.

Staf Aerts stelt dat de voorstellen om het BFF aan te vullen nog niet zijn weerhouden. De voorstellen zijn interessant maar een wijziging van het BFF is nog niet gebeurd.

Bespreking actieplan.

De belangrijkste opmerkingen op het actieplan worden rechtstreeks in het document aangepast. Het gaat hierbij om de juiste vermelding van timing, partners,.. Meer inhoudelijke opmerkingen worden hierna toegelicht.

Provincie steeds vermelden als partner bij realisatie van het huidige BFF

Bij de maatregelen om P+R parkings uit te bouwen een duidelijk onderscheid maken tussen de infrastructurele ingreep en de bediening van de P+R. De aanleg van de P+R parking zal door de stad moeten gebeuren, De Lijn kan wel haar aanbod uitbreiden, aanpassen om deze P+R parkings te bedienen.

Verder verloop

Aanpassen beleidsplan en actieplan.

Vervolgens wordt de nota voorgelegd aan de gemeenteraad voor een voorlopige vaststelling. Na de voorlopige vaststelling volgt dan het verdere participatietraject (toelichting voor de wijkraden). Na de informatieavond gaat het beleidsplan naar de RMC en nadien naar de gemeenteraad voor een definitieve vaststelling.

Opmerkingen bij dit verslag

*

REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE

PROCES-VERBAAL BESPREKING IN DE VERGADERING VAN 19/09/2013 TE ANTWERPEN



Mobiliteit en
Openbare Werken

Agendapunt: Mechelen: mobiliteitsplan: uitwerkingsnota

RMC-voorzitter: Frank Leys

(I)GBC-voorzitter: Schepen bevoegd voor Mobiliteit Marina De Bie
(marina.debie@mechelen.be)

Kwaliteitsadviseur: Hannelore Deblaere

GRB GBC	Goedkeuring HR
GRB: 23/04/2013	ok

Mobiliteitsplan	sneltoets	fase
PAC: 16/05/2002	PAC: 14/11/2007 Spoor: 2	RMC: heden Fase: Uitwerkingsnota

a) Duiding

Het dossier werd behandeld op de GBC van 04/07/2013. Er werd tijdens deze vergadering aan de quorumvereisten voldaan.

Uit het dossier blijkt dat er een consensus werd bereikt in de (I)GBC. De initiatiefnemer legt het dossier voor ter bespreking aan de RMC.

b) Vaste leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
Joris Slootenmaeckers Bram Van Dyck	Stad Mechelen	A A
Yves de Beleyr	Dep. MOW – Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid	A
Roger Corbreun	VVM De Lijn	A
Lieven Desmidt	Agentschap Wegen en Verkeer Departement Ruimte Vlaanderen	A (laatste deel) N
Marc Vanhee	Provincie Antwerpen	A
Frank Leys	Voorzitter RMC-Antwerpen	A
Hannelore Deblaere	Kwaliteitsadviseur	A

c) Andere leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
Geert Vercruysse	Studiebureau Vectris	A

d) Schriftelijke adviezen

Geen.

e) Vaststelling van het quorum

- De voorzitter stelt vast dat ten minste de helft van de vaste leden, onder wie de initiatiefnemer aanwezig is en dat de RMC dus rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.
- De voorzitter meldt dat het agendapunt eerder werd geagendeerd op [*datum*] en dat de RMC nu zonder quorumvereiste kan beraadslagen over dit agendapunt.
- De voorzitter stelt vast dat de initiatiefnemer niet aanwezig is en dat de RMC vandaag niet rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.
- De voorzitter stelt vast dat de initiatiefnemer, maar niet de helft van de vaste leden aanwezig is en dat de RMC vandaag niet rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.

f) Besluit

De kwaliteitsadviseur bracht tijdens de bespreking mondeling een **gunstig** advies uit.

Binnen de voorziene termijn is hiervan een schriftelijke neerslag overgemaakt.

Verzoek tot heroverweging

Aangezien dit gunstig advies instemt met de consensus in de (I)GBC is een verzoek tot heroverweging niet van toepassing.

REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE

ADVIES VAN DE KWALITEITSADVISEUR



*Mobiliteit en
Openbare Werken*

Mechelen, Mobiliteitsplan – Uitwerkingsnota

Mobiliteitsplan	Publicatie BS	Sneltoets	Referentie project
/	/	14 november 2007	/

Sneltoets	Advies kwaliteitsadviseur	Verkenningnota	Advies kwaliteitsadviseur
14 november 2007	Gunstig	18 juni 2009	gunstig

- Dit is een schriftelijk advies als antwoord op een adviesvraag ontvangen op datum.
- Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 19 september 2013 te Antwerpen.

a) Situering

De GBC voor de opmaak van de uitwerkingsnota vond plaats op 4 juli 2013. AWV was aanwezig via volmacht, de Provincie en Ruimte Vlaanderen waren niet aanwezig.

De eindbeslissing van de GBC hield een consensus in.

Aan het dossier werd 2 x een verslag van de GBC toegevoegd, 1 verslag lijkt voldoende te zijn. In het dossier lijkt het alsof er maar 1 overlegmoment heeft plaats gevonden, de GBC, voor de opmaak van dit lijvig document. Op de RMC wordt aangegeven dat er ook heel wat informele GBC's en werkgroepen georganiseerd werden.

In het dossier is geen goede weergave opgenomen van het procesverloop. In het beleidsplan moet hier toch wat meer aandacht naar gaan.

Op de RMC wordt aangegeven dat een aantal details in de nota achterhaald zijn omwille van het lange procesverloop. De leden van de RMC rekenen er op dat deze details geactualiseerd worden bij de opmaak van het beleidsplan.

Het planproces voor de opmaak van een nieuw, zogenaamd 2^e generatie, mobiliteitsplan voor de stad Mechelen neemt al meerdere jaren in beslag. Daarom worden hier de thema's die in de verkenningsnota werden voorgesteld nog eens opgesomd :

- ◆ Bovengemeentelijke mobiliteitsprojecten – afstemming infrastructuurprojecten met ruimtelijke projecten
- ◆ Mobiliteitsvisie voor wijken en dorpen
- ◆ Fietsbeleidsplan
- ◆ Wegencategorisering
- ◆ Routes zwaar verkeer
- ◆ Ongevallenbeleid
- ◆ Openbaar vervoer
- ◆ Sensibilisering en management : zal deel uitmaken van elk thema
- ◆ Zone 30 : wordt toegevoegd aan wijken en dorpen
- ◆ Stationsproject : wordt onder al de thema's behandeld.

Vragen tot verduidelijking :

- ◆ In de colofon elk thema worden ook andere actoren vermeld als lid van de GBC, bvb Waterwegen en Zeekanaal. Deze komen niet allemaal terug in het GBC verslag bij de leden. Zijn ze adviserend lid ? Hoe werden deze actoren betrokken bij de opmaak van de voorliggende nota's ?

b) Bespreking in de RMC vergadering¹, toetsing en aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur

Er is voor gekozen om verschillende aparte nota's te maken voor de verschillende thema's. In dit advies worden deze nota's dan ook afzonderlijk behandeld.

¹ Niet van toepassing bij een schriftelijk advies.

Thema 1 Bovengemeentelijke mobiliteitsprojecten afstemming van infrastructuurprojecten met ruimtelijke projecten

Geen fundamentele opmerkingen bij de uitwerking van dit thema.

In de nota en in het verslag van de GBC werd de opmerking opgenomen dat bij de doorrekeningen met het model de projecten zijn opgenomen op basis van de kennis ervan op het moment van de opmaak van het model. Sommige projecten hebben intussen evenwel wijzigingen ondergaan. Er wordt ook op gewezen dat dit onvermijdelijk is gelet op de dynamiek van de stad. Deze stelling wordt in dit advies bevestigd. Op de RMC wordt hiervoor bijkomend aangegeven dat de modeldoorrekeningen gericht waren op een inwonersaantal van 90.000.

De analyse in de eerste 3 hoofdstukken geeft klaar en duidelijk aan welke knelpunten zich voordoen en op welk niveau ze zich situeren. De aanpak van de knelpunten t.g.v. ruimtelijke projecten moet, zoals gesteld in de inleiding van hoofdstuk 4, inderdaad behandeld worden in de andere thema's of werkdomeinen van het mobiliteitsplan.

Moet het mobiliteitsplan t.g.v. deze analyse ook de ruimtelijke projecten op zich in vraag stellen of moet het ruimtelijk beleid van de stad op z'n minst een klaar en duidelijke context geven waarbinnen nieuwe ruimtelijke projecten mogelijk zijn. Hoofdstuk 5 gaat diepgaand in op de mogelijkheden die een ruimtelijk beleid kan bieden om krijtlijnen te trekken ofwel het mobiliteitsprobleem van bij het begin aan te pakken.

Op de RMC wordt aangegeven dat de analyse in de uitwerkingsnota vooral tot doel had om alle ruimtelijke projecten samen te leggen. Deze aanpak heeft er toe geleid dat er voor (een deel van de) ruimtelijke projecten masterplannen worden gemaakt waarbinnen ook voor het mobiliteitsaspect van bij het begin naar oplossingen wordt gezocht.

Vragen tot verduidelijking :

- ◆ Pg 4 : Het grondgebied van Mechelen op 1 kaart opnemen komt de leesbaarheid van de kaart niet ten goede. In het algemeen zou het zinvol zijn om in het kader van het beleidsplan na te denken over hoe de kaarten leesbaar gemaakt kunnen worden. (Globaal genomen valt de leesbaarheid van kaarten op wijkniveau wel goed mee)
- ◆ Het valt op dat de oppervlakte aan nieuwe kantoorprojecten in totale omvang zeer groot is. Is dit realistisch : beantwoord die totale oppervlakte nog aan een behoefte ?
- ◆ Pg 75, 4.2 : Het is goed om te benadrukken dat binnen wijken en dorpen maatregelen worden genomen om doorgaand verkeer te belemmeren. Maar er wordt in hoofdstuk 4 nergens op een goede manier aangegeven welke maatregelen dan zullen genomen worden op de hoger gecategoriseerde wegen opdat zij hun functie zouden opnemen. Hier moet in het kader van het beleidsplan nog verder werk van gemaakt worden.
- ◆ Pg 77, 4.5.1 : Het is logisch om te zoeken naar een nieuw alternatief voor de ontsluiting aan de westelijke zijde van de stad. De vraag stelt zich of de Uilmolenweg of alternatieven langs

de E19 het probleem zullen oplossen. Hebben ze een rol te spelen in het gedeelte tussen de Hombeeksesteenweg en de Battelsesteenweg ? Is het een verbinding tussen Mechelen – Zuid en Mechelen-Noord die ontbreekt ? Geeft de knelpuntanalyse niet vooral aan dat de Tangent een aanzuigefect creëert ? Gaat het dan niet om de verbinding Mechelen- zuid en de zuidoostelijke kant van Mechelen (station, Nekker,...) ?

De doelstelling van de maatregelen aan de westelijke zijde wordt veel beter verwoord in hoofdstuk 5.3.6.

In het beleidsplan zal voldoende aandacht moeten gaan naar de duiding van het waarom van een aantal voorgestelde maatregelen.

Op de RMC wordt ook aangegeven dat de relatie met het knooppunt Mechelen-Noord grondig moet uitgewerkt worden.

Thema 2 Mobiliteitsvisie voor wijken en dorpen & Thema 6 : Ongevallenbeleid

Er zijn geen fundamentele opmerkingen bij de uitwerking van dit thema.

Het is een goede aanpak om net in dit thema te kiezen voor een uitgebreide manier van bewonersparticipatie.

Er werd in de sneltoets uitdrukkelijk gekozen om te focussen op de wijken en dorpen die niet aan bod kwamen in het vorige mobiliteitsplan. Maar gaat dit niet voorbij aan recente veranderingen op vlak van mobiliteit in het centrum van de stad ? Moet dit leiden tot aanpassingen van het beleidsplan op dat vlak ?

Vragen tot verduidelijking :

- ◆ Pg 3 : Er wordt gesteld dat het thema ongevallenbeleid mee verwerkt wordt in 'deze deelnota'. Hierbij wordt vooral verwezen naar de analyse van de ongevallen die gebruikt werd. Echter was het niet de bedoeling in de sneltoets om een concreet ongevallenbeleid op poten te zetten ? N.a.v. de verkenningsnota werd in het advies van de kwaliteitsadviseur al aangegeven dat de onderzoeksvragen niet werden beantwoord, noch werd het eindproduct voor het thema ongevallenbeleid aangegeven. Op de RMC wordt aangegeven dat het ongevallenbeleid verweven zit in de andere thema's. Het is niet de bedoeling om een gedetailleerd ongevallenbeleid uit te werken in het beleidsplan. Immers de verkeerspolitie van de stad is reeds op een goede manier bezig met dit aspect van het mobiliteitsbeleid.
- ◆ Pg 5 – 6.2 : Het is onduidelijk waarom er type-vormgevingen naar voor geschoven worden. Dit kan een meerwaarde hebben, maar die meerwaarde wordt niet duidelijk aangegeven in de tekst. Wat is de relatie met de categorisering van de wegen ? Wat is de relatie tussen de functie van een weg en de typevormgeving ? Waar en wanneer worden ze toegepast ? Voor alle lokale wegen ?..In het beleidsplan kan dit beter verduidelijkt worden.

- ◆ Pg 6 – 7.2 :Hoe wordt het onderscheid gemaakt tussen de 3 types ? Vooral het verschil in toepassingsgebied tussen type A en B is niet duidelijk uit enkel een beschrijving van de mogelijke vormgeving van beide types. In het beleidsplan kan dit beter verduidelijkt worden.
- ◆ Pg 105, 14 : Waarom is de visie op het parkeren hier opgenomen in bijlage ? Wat is de relatie met het parkeerbeleid opgenomen in het bestaande mobiliteitsbeleid ? Parkeren was geen thema in het kader van verbreden en verdiepen.
Op de RMC wordt aangegeven dat het parkeren in de loop van de opmaak van de uitwerkingsnota werd toegevoegd als thema. De bedoeling is dit volwaardig op te nemen in het beleidsplan. Gezien de goede uitwerking van het thema, kan dit inderdaad nog opgenomen worden.
- ◆ Pg 119 en pg 125 : Ook ongevallenbeleid en flankerende maatregelen zijn opgenomen in de bijlage. Dit terwijl beide toch wel een inherent onderdeel vormen van een mobiliteitsplan. In het beleidsplan dienen de voorgestelde maatregelen volwaardig opgenomen te worden.

Thema 3 Fietsbeleidsplan

Er zijn geen fundamentele opmerkingen bij de uitwerking van dit thema.

De uitwerking van de fietsroutes is zeer volledig en speelt duidelijk op verschillende niveaus : de lange en korte afstanden, het comfort van de routes zelf en de beveiliging of het wegwerken van knelpunten, alternatieve inrichtingen en flankerend beleid, ...

De methodiek voor het fietsparkeerplan is grondig en gedetailleerd uitgewerkt.

Vragen tot verduidelijking :

- ◆ Pg 30, 3.3.8 : De schema's ter verduidelijking van het principe zijn niet zo duidelijk om te interpreteren en vragen een extra duiding. Het lijkt echter niet noodzakelijk deze schema's ook effectief op te nemen in het beleidsplan.
- ◆ Pg 49 ev, 4.3.1 : Het lijkt zinvol om het flankerend beleid toch toekomstgerichter neer te schrijven in het beleidsplan. Immers hier en daar staat een beschrijving als 'in 2008 werd...', 'In 2009 doet ...'
- ◆ Pg 57 ev : Er is voor het fietsparkeren gefocust op een onderzoeksgebied 'binnen de Vesten'. Kunnen er uit de analyses en resultaten ook conclusies getrokken worden voor belangrijke publiek aantrekkende functies daarbuiten ?
Op de RMC wordt aangegeven dat de problematiek van het straatparkeren zich vooral binnen de Vesten afspeelt. Er zal nagegaan worden of het mogelijk is bepaalde maatregelen te extrapoleren naar het gebied buiten de Vesten.

- ♦ Pg 68, 5 : Het is wat onduidelijk wat de betekenis is van 'wild parkeren van fietsen' in de context van dit onderzoek. Is het stallen van je eigen fiets tegen je eigen gevel ook wild parkeren ?
- ♦ Pg 92, 8.2 : Zijn dit doelstellingen ? De zogenaamde 'doelstellingen' op pg 92 zijn geformuleerd als acties die vorm moeten geven aan de doelstellingen: 'de stad voorziet, neemt actie,...'. In het beleidsplan zullen de doelstellingen van een fietsparkeerbeleid en de acties die daaruit volgen duidelijker gescheiden moeten worden.

Thema 4 Wegencategorisering & Thema 5 : Zwaar verkeer

Er zijn geen fundamentele opmerkingen bij de uitwerking van dit thema.

Het is een goede aanpak om hier ook duidelijk aan te geven wat de verschillende planprocessen en (toekomstige) realisaties zijn die invloed hebben op de wegcategorisering. Ook wordt een relatie gelegd met het thema 'Wijken en dorpen'. Hieruit volgen dan ook de maatregelen voor het zwaar verkeer : routes maar vooral beperkende maatregelen zoals tonnagebeperkingen.

Vragen tot verduidelijking :

- ♦ Pg 10, 2.3 : Werd over het verschil in wegcategorisering in gesprek gegaan met buurgemeenten ? Of is dit de éézijdige visie (van de GBC) van de stad Mechelen ? Op de RMC wordt aangegeven dat dit in andere planprocessen aan bod komt en dat in bepaalde gevallen de gemeentegrens effectief een harde grens is in de typologie.
- ♦ Kaarten B7 en B8 : Op deze kaarten staat een soort scheidinglijn, deze staat niet in de tekst toegelicht. In het beleidsplan moet hier wat meer aandacht naar gaan.
- ♦ Pg 33, 3.4.4 : Het uitzonderlijk vervoer wordt nogal expliciet als randvoorwaarde gesteld bij de opmaak van een routesysteem voor zwaar verkeer. Het is alsof een route voor uitzonderlijk vervoer automatisch een route voor zwaar verkeer zou moeten zijn. Dit is echter niet steeds het geval. Werd ook afgetoetst hoeveel uitzonderlijk vervoer van de vermelde routes gebruik maakt en over welk vervoer het dan gaat ? Misschien gaat het wel om weinig hinderlijk vervoer maar met speciale maatvoering. Het element kan meegenomen worden als nuance in het beleidsplan.
- ♦ Pg 37, bijlage 2 : kan de algemene visie op bewegwijzering in het beleidsplan opgenomen worden bij het flankerende beleid ?

Thema 7 Openbaar vervoer

Er zijn geen fundamentele opmerkingen bij de uitwerking van dit thema.

De zorg bij dit thema is dat de realisatiegraad van een goed uitgebouwd openbaarvervoersnetwerk achterop holt t.o.v. het ruimtelijk beleid. Het thema geeft aan dat er gezocht wordt naar koppelingen tussen de ruimtelijke ontwikkelingen en de visie op het openbaar vervoer. De vraag stelt zich echter wanneer het openbaar vervoer ook daadwerkelijk zal kunnen functioneren zoals in deze visie voorop gesteld. De knopen m.b.t. de visie op het openbaar vervoer moeten vandaag doorgehakt worden.

Op de RMC wordt hierbij de vraag gesteld of je bij het opmaken van scenario's voor het OV-netwerk ook rekening moet houden met de financiële haalbaarheid van de realisatie van dat OV netwerk.

Inhoudelijk wordt op de RMC duidelijk dat de De Lijn en de stad nog niet op dezelfde golflengte zitten m.b.t. het gebruik van de Vesten en de halte Veemarkt (o.a. in relatie tot het station Nekkerspoel). Het doel moet zijn dat de verschillende betrokken actoren hier samen nadenken, al dan niet in een apart proces. Dit moet leiden tot een visie op lange termijn waarbinnen dan nieuwe projecten kunnen uitgevoerd worden.

Vragen tot verduidelijking :

- ◆ Pg 35, 4.2.6 : Waarom worden de potentiële Park&Ride locaties gekoppeld aan grote ruimtelijke locaties zoals het Regionaal Ziekenhuis en Technopolis ? Is het vooropgestelde meervoudig gebruik van de parkings daadwerkelijk haalbaar ?

c) Conclusies van de kwaliteitsadviseur

Heel wat van de thema's die in deze uitwerkingsnota aan bod komen zijn al heel ver uitgewerkt. Hierbij worden voor elk thema heel wat principes, doelstellingen, ... voorgesteld, die eigenlijk al grotendeels op beleidsplanniveau zijn uitgewerkt. De stap naar de opmaak van een effectief beleidsplan kan nu niet zo groot meer zijn.

Het planproces om tot deze uitwerkingsnota te komen heeft al heel wat tijd in beslag genomen. Daarenboven is er al een (gedeelte van) het participatief proces doorlopen.

Daarom de vraag aan de GBC om nu snel de stap te zetten naar een beleidsplan.

Er wordt aangedrongen om het beleidsplan aan te pakken volgens het nieuwe mobiliteitsdecreet (Decreet betreffende Mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009 (BS 20/04/2009)), nl. werken met een informatief en een richtinggevend gedeelte en de nodige aandacht te schenken aan het participatietraject dat afgelegd moet worden.

d) Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur

Het advies is gunstig.

1 oktober 2013

Voor advies,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Hannelore Deblaere', with a long horizontal flourish extending to the right.

de kwaliteitsadviseur,

Hannelore Deblaere

REGIONALE MOBILITEITSCOMMISSIE

**PROCES-VERBAAL
BESPREKING IN DE VERGADERING VAN 20
NOVEMBER 2014TE ANTWERPEN**



*Mobiliteit en
Openbare Werken*

Agendapunt: Mechelen: beleidsplan

RMC-voorzitter: Frank Leys

GBC-voorzitter: Marina De Bie (marina.debie@mechelen.be)

Kwaliteitsadviseur: Valère Donné

GRB GBC	Goedkeuring HR
GRB: 23/04/2013	ok

Mobiliteitsplan	sneltoets	fase
RMC: 16/05/2002	PAC: 14/11/2007 spoor 2	RMC uitwerkingsnota 19/9/2013 beleidsplan: heden

a) Duiding

Het dossier werd behandeld op de GBC van 28/08/2014. Er werd tijdens deze vergadering aan de quorumvereisten voldaan.

Uit het dossier blijkt dat er een consensus werd bereikt in de GBC. Een beleidsplan wordt steeds ter bespreking aan de RMC voorgelegd. De schriftelijke neerslag van het advies wordt ten laatste op 11/12/2014 bezorgd.

b) Vaste leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
Marina De Bie	Initiatiefnemer: schepen stad Mechelen	A
Bram Van Dyck Joris Sloodmaeckers	Stad Mechelen	A A
Yves De Beleyr	Dep. MOW – Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid	A
Roger Corbreun	VVM De Lijn	A
Lieven Desmidt	Agentschap Wegen en Verkeer	A
	Departement Ruimte Vlaanderen	N
Staf Aerts	Provincie Antwerpen	A

c) Andere leden

Naam	Dienst	Aanwezig (A) Verontschuldigd (V) Afwezig zonder kennisgeving (N)
Geert Vercruysse	Studiebureau Vectris	A
Jan Dumez	Studiebureau Technum	A

d) Schriftelijke adviezen

Geen.

e) Vaststelling van het quorum

- ✓ De voorzitter stelt vast dat ten minste de helft van de vaste leden, onder wie de initiatiefnemer aanwezig is en dat de RMC dus rechtsgeldig kan beraadslagen over dit agendapunt.

f) Besluit

De kwaliteitsadviseur bracht tijdens de bespreking mondeling een **gunstig** advies uit.

Binnen de voorziene termijn is hiervan een schriftelijke neerslag overgemaakt.

Verzoek tot heroverweging

Aangezien dit gunstig advies instemt met de consensus in de (I)GBC is een verzoek tot heroverweging niet van toepassing.

ADVIES VAN DE KWALITEITSADVISEUR



Stad Mechelen

Mobiliteitsplan Beleidsplan

- Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 20 november 2014 te Antwerpen.

a) *Procesbeschrijving*

- Mobiliteitsplan 16/05/2002
- Sneltoets PAC 14/11/2007 conform
- Uitwerkingsnota RMC: 19/09/2013: gunstig
- Beleidsplan RMC 20/11/2014

Toetsing

Volledigheid

Het beleidsplan is volledig ingevuld. Een verslag van de GBC van 30/06/2014 en 28/08/2013 is inbegrepen. De gemeenteraad heeft het mobiliteitsplan voorlopig vastgesteld op 21/10/2014.

Participatietraject

Het gemeenteraadsbesluit van het participatietraject is genomen op 24/06/2009.

De volgende overlegmomenten werden georganiseerd:

- Toelichting GECORO – Milieuraad
- Terugkoppeling bevolking, zijnde de wijk- en dorpsraden die betrokken waren bij fase 2 uitwerkingsfase.

De feedback van de Gecoro is besproken op de GBC.

Inhoud

Het beleidsplan bestaat uit een informatief deel en een richtinggevend deel.

Het informatief deel beschrijft

- Knelpunten, kansen en doelstellingen
Het beleidsplan werd getoetst aan de taakstellingen per thema en dit in tabelvorm.
- Synthese van voorgaande fasen
- het participatietraject,
- Toelichting van het beleidsscenario en relatie met beleidsplannen van hogere overheden.

Het richtinggevend deel omvat :

- de operationele doelstellingen
- Het duurzaam scenario wordt uitgewerkt in de werkdomeinen ABC.
- Het actieprogramma wordt uitgewerkt in 5 tabellen.
- Voorstel voor organisatie en evaluatie wordt weergegeven.
- Voorstel tot wijziging van stedelijke beleidsplannen
herziening wegencategorisering en opname fietsnetwerk
- bijlagen

De bijlage over het participatietraject ontbreekt.

Inzake categorisering van wegen is het netwerk van lokale wegen type III niet verder ingedeeld. Dit is een gemiste kans. Landelijke wegen die belangrijk zijn voor het fietsnetwerk zijn hierdoor niet bekend en hun problematiek wordt onderkend. Na te kijken is dan hoe de verschillende verblijfsgebieden worden ontsloten. Ook door lokale wegen III of lokale wegen II. Vooral ten westen van de stad, ten zuiden en westen van Leest zijn een aantal wegen blijkbaar landelijke wegen waarvan enkele nog geen snelheidslimiet kregen aangemeten.

Het netwerk openbaar vervoer is een wensplan voor lange termijn dat op dit ogenblik niet haalbaar is. De Lijn blijkt geen voorstander van het vlecht netwerk. Is het dan een goed plan?

Voor het zwaar vervoer is er afstemming met het vrachtroutenetwerk

De primaire en secundaire wegen moeten in de respectievelijke beleidsplannen worden opgenomen. De huidige selectie op lange termijn is dus voorwaardelijk.

b) **Bespreking in de RMC**

De studiebureaus geven een toelichting. Een performanter ov-railsysteem is nodig. Er zijn twee sporen uitgezet: Hombeek station en Mechelen Noord, capaciteitsuitbreiding van de sporen is nodig. Mechelen noord zou relatief snel kunnen uitgevoerd worden. De kantoren hebben nu geen goede OV-ontsluiting.

De vesten moeten ook vergroenen, maar daarvoor moet er aan de westzijde een alternatief zijn met de ontubbeling van de E19 waardoor Mechelen aansluit op de parallelwegen, systeem Sint-Niklaas en Eindhoven. Hierdoor wordt de superknoop gespreid. Tegelijk daarmee moet het primaire niveau beter functioneren om het onderliggend wegennet te ontlasten door een structuur op hoger niveau. Mechelen heeft ook een fantastische schaal om te fietsen. De kanalen en spoorwegen zijn unieke routes om te ontsluiten over langere afstand. Binnen wijken wordt ingezet op het fijnmazig netwerk. Met minimale omwegeffecten. In de praktijk wordt dit omgezet in Nekkerspoel.

AWV: het idee van een primaire weg is goed, zijn ook vragende partij om een voorstudie te mogen opstarten. Hoop dat het plan ook voldoende stof geeft voor de andere geplande investeringsprojecten. Het zuiden van de primaire weg Mechelen Zuid met kleinere maatregelen. Het Vesten verhaal zit goed. Knoop Nekkerspoel moet nog opgelost mits 50/50 financiering en De Lijn akkoord gaat. R12-N15 ontwarren. Lastige knoop grens Bonheiden en Sint-Katelijne-Waver op de grens van drie gemeenten met smalle rooilijn. Kwetsbaar punt in het primair systeem. Laatste punt: primaire weg naar het westen de N16, 2*1, goed uitgerust als sec weg is echter verzadigd. Groot knelpunt. Of ander traject uitwerken. Moeilijke keuze.

Reactie studiebureau: op de N16 kunnen de aanwijsbare bottlenecks al opgelost worden.

Fietsverbindingen en ov-maatregelen zijn daar ook nodig. De bus is geen alternatief. Doel is dus tweeledig: capaciteitsvergroting op de as en vrijliggend railsysteem.

De grote insteek van het mobiliteitsplan is dat er een sterke groei is van de stad maar dat het mobiliteitsprobleem niet door een enkele modus kunnen opgevangen worden. Probleem is dat dit een regionaal verhaal wordt.

Stad: dit is ook de vraag van de stad. Willebroek was ook een bezorgdheid van de stad, zoveel mogelijk watergebonden activiteiten. Welke investering moet er dan op Vlaams niveau het best gebeuren?

AWV: hoe moet de studie dan gebeuren voor de N16? De draagstructuren van de bruggen zijn nog niet end of life. Er zijn ideeën rond die knoop geformuleerd. Het is nodig dat verder onderzoek gebeurt. Kijk naar de R6 hoe lang zo een studie duurt. Een corridorbenadering is nodig. Een multimodale vergadering eveneens. Nodig om de Gentse steenweg te koppelen aan de knoop. Hoe ga je om met vrijgekomen ruimte? Zie planmer Mechelen Noord.

KA: Het is nodig om voor Mechelen Noord een studie te krijgen die gezaghebbend genoeg is en alle actoren en modi omvat.

De Lijn heeft niet dadelijk opmerkingen op het plan, maar wil het volgende meegeven: Jullie zijn niet alleen om te wachten op een project. De Lijn kan niet functioneren als we in de file staan. Succes is er pas als we ruimte krijgen voor vrije beddingen, dan krijgen we mensen uit de auto. Het OV is succesvol als zij kansen en ruimte krijgt. De beleidsmensen moeten daar het initiatief voor nemen. Inzetten op spoor is waardevol, maar dat is een ander beleidsniveau. Een deel van het spoor zou naar Vlaanderen kunnen gaan waarbij De Lijn aan tafel kan gaan zitten. Dan zijn er mogelijkheden om stopplaatsen te openen met een goede frequentie en dan zal dat succesrijk zijn. De bussen kunnen dan aantakken op die stopplaatsen.

We staan daarnaast met de rug tegen de muur voor de verkeersafwikkeling in het centrum.

Faciliteiten in het centrum moeten ruimer zijn, ook op de radiale wegen en de vesten.

AWV antwoordt dat er in Mechelen in de pijplijn zitten. Als de tangent opengaat kunnen de vesten aangepakt.

Er zijn daarover door de stad in het verleden uitspraken over gedaan: " Het kan niet zijn dat er een busbaan komt en de bruggen in de omgeving van het station en de auto's stilstaan. "

De stad reageert: De schepen wil zich excuseren voor krasse uitspraken daarover van de stad in het verleden, maar in realiteit bleek een busbaan daar niet nodig. Op lange termijn willen we de lijnen beter laten aansluiten op de noden. De relatie stad en De Lijn is niet de gemakkelijkste maar dit plan biedt toch kansen en uitdagingen voor De Lijn.

Studiebureau: ruimte is er niet, dus moeten we werken op doorstroming. Het plan bevat voorstellen : Nekkerspoel: kruispunt Nieuwstraat vanzelfsprekend maken om naar de tangent en verder te rijden. Ook de Antwerpsesteenweg, nu aanrijroute naar bedrijventerrein, zou door een aparte toegang naar de bedrijventerreinen vanaf de parallelwegen een oplossing krijgen die meer ruimte geeft voor de bus. Regionaal kiezen we voor het railsysteem. Die ov-projecten zijn op komst: voorontwerp vesten en station. Er is een draagvlak om busbanen te maken bij herinrichting van de vesten na openstelling van de tangent. Er zijn nu al vragen voor drie baanvakken tussen Brusselpoort en Sonscienceplein en de hele stationsdriehoek.

Provincie: geen opmerkingen. Twee suggesties BFF en herziening RSP over selectie secundaire weg.

Waarom heeft het planproces zo lang geduurd?

Er is veel tijd over gegaan omdat er hoog gemikt werd. Twee jaar geleden waren we geland. Toen wilde het college een doorkijk naar een groter inwonersaantal. De stad ontwikkelt zich immers in ijtempo. Ieder is daar nu blij mee. Eigenlijk is er gecorrigeerd onderweg. Het moeilijke is nu om de oplossingen op regionaal niveau te bekomen.

d) **Aanbevelingen van de kwaliteitsadviseur**

Een mobiliteitsplan is een permanent gegeven voor grotere steden. Misschien is het huidige systeem van de herziening van een mobiliteitsplan niet flexibel genoeg voor een snel groeiende stad. Hier is het onderweg opgelost door een tussentijdse correctie. Was dit niet gebeurd, dan was het plan wellicht al verouderd. Het groeiproces van het mobiliteitsplan van Mechelen is zeker een voorbeeld. Anderzijds is er veel werk aan de winkel, vooral op regionale schaal. Het komt er nu op neer om de neuzen in de zelfde richting te krijgen voor de realisatie van de belangrijke regionale projecten. Zo is het voor Mechelen Noord nodig om een studie te krijgen die gezaghebbend genoeg is en alle actoren en modi omvat. Misschien is het een oplossing om dit project onder de vleugels van de Vlaamse Bouwmeester te brengen, die dan alle instanties kan samenbrengen.

Het mobiliteitsplan was minder bezig met de laagste categorie van wegen. Het netwerk van lokale wegen type III is niet verder ingedeeld. Dit is op die schaal en vooral voor de landelijke delen een gemiste kans. Landelijke wegen die belangrijk zijn voor het fietsnetwerk zijn hierdoor niet bekend en hun problematiek wordt onderkend. Meer aandacht hiervoor in een volgende herziening.

Tenslotte is het niet geheel duidelijk of het uitgestippelde participatietraject gecorrigeerd dan wel gevolgd werd. Er is hier onderweg ook een koerswijziging gebeurd. Indien dit in orde is dient er geen openbaar onderzoek te gebeuren.

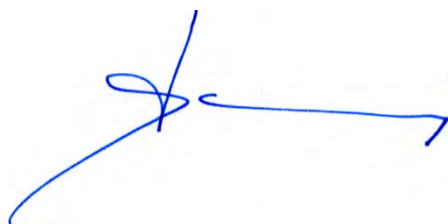
e) **Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur**

Het advies is **gunstig**.

27/11/2014

Voor advies,

de kwaliteitsadviseur,

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized, cursive script that starts with a large loop and ends with a long horizontal stroke.

Valère Donné

STAD MECHELEN
Gemeenteraad – Uittreksel uit de notulen
Vergadering van 24 juni 2014

Aanwezig:

Christiaan Backx, voorzitter
 Bart Somers, burgemeester
 Marc Hendrickx, Walter Schroons, Bart De Nijn, Marina De Bie, Katleen Den Roover, Frank Nobels, Wim Jorissen, Koen Anciaux, schepenen
 Ali Salmi, Magda Van Loon, Stefaan Deleus, Catherine François, Caroline Gennez, Karel Geys, Fabienne Blavier, Glenn Nason, Björn Siffer, Alexander Vandersmissen, Kristof Calvo, Tine Van den Brande, Loïc Verstraeten, Farid Bennasser, Tom Kestens, Melikan Kucam, Martine De Raedemaeker, Marc Van hammée, Rita Van den Bossche, Danielle Van Neck, Johan De Vleeshouwer, Patrick Princen, Toon Diependaele, Klaartje Heiremans, Zineb El Boussaadani, Jan Verbergt, Liesbet De Keersmaecker, Kerstin Hopf, Ingrid Kluppels, gemeenteraadsleden
 Erik Laga, stadssecretaris

47. MOBILITEIT. Goedkeuring participatietraject verbreden en verdiepen mobiliteitsplan.

Motivering

Voorgeschiedenis

18.11.2002	Conformverklaring van mobiliteitsplan stad Mechelen
25.04.2007	Omzendbrief MOW/2007/3 – Evaluatie (met sneltoets) en bijsturing van het gemeentelijk mobiliteitsplan
26.10.2007	Het college keurt de sneltoets van het mobiliteitsplan principiële goed
14.11.2007	PAC adviseert de sneltoets mobiliteitsplan Mechelen gunstig
20.5.2009	Het college keurt de 'Verkenningnota Verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan van de stad Mechelen' goed.
18.06.2009	De startnota wordt gunstig geadviseerd op de Provinciale Audit Commissie
04.12.2009	Goedkeuring participatietraject wijk- en dorpsraden
April – juni . 2010	Workshops met wijk- en dorpsraden
30.03.2012	Het college gaat akkoord met de deelnota's van de uitwerkingsfase binnen het proces verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan.
22.02.2013	Het college neemt akte van de toelichting en de stand van zaken van het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan. Het college bevestigt zijn beslissing van 30 maart 2012 en gaat akkoord met de deelnota's
19.09.2013	Regionale MobiliteitsCommissie (RMC): De documenten werden conform verklaard. Er waren nog een aantal opmerkingen die moeten verwerkt worden in het beleidsplan.
28.03.2014	Het college gaat akkoord met de vraag van de GECORO voor een toelichting van het dossier 'Verbreden en verdiepen Mobiliteitsplan' Het college beslist om de gevraagde toelichting van dit dossier te organiseren tijdens een gezamenlijke infosessie voor zowel GECORO als milieuraad.
28.05.2014	Het bevestigt zijn goedkeuring van het participatietraject voor het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan en verwijst het volgende agendapunt door naar de gemeenteraad: Goedkeuring participatietraject verbreden en verdiepen mobiliteitsplan
02.06.2014	Toelichting mobiliteitsplan aan GECORO en milieuraad

Feiten en context

Het mobiliteitsplan van de stad Mechelen werd goedgekeurd door de gemeenteraad in 2002. Er is momenteel een herziening van dit mobiliteitsplan lopende.

Met een sneltoets werd bepaald dat het bestaande plan moet geactualiseerd worden en voor bepaalde thema's verder uitgewerkt worden. Dit proces is bij decreet vastgelegd en heet "verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan"

Binnen dit proces is ook een verplicht participatief dat moet worden goedgekeurd door de gemeenteraad.

Juridische grond

Het proces van het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan wordt vastgelegd door het Decreet van 20-03-2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, gewijzigd bij het Decreet van 10-02-2012. Dit decreet bevat ook een onderdeel participatie:

"Het decreet voert als algemeen geldend principe binnen het mobiliteitsbeleid naast het STOP-principe ook het participatiebeginsel in. Op grond hiervan wordt "aan burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak verleend bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid." Concreet betekent dit dat het college van burgemeester en schepenen een besluit neemt over een voorstel van participatietraject en dit voor goedkeuring voorlegt aan de gemeenteraad. Indien de gemeente geen regels vastlegt voor de participatie, zal het voorlopige ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan minstens aan een openbaar onderzoek moeten worden onderworpen."

Argumentatie

In de eerste twee fases werd reeds een uitgebreid participatietraject doorlopen. Dit werd door het college van 4 december 2009 goedgekeurd maar tot op heden nog niet voorgelegd aan de gemeenteraad.

Om te voldoen aan het bovenvermelde decreet wordt dit participatietraject alsnog voorgelegd aan de gemeenteraad.

Het participatie- en communicatietraject omvat het volgende:

- In de 2^e fase, de uitwerkingsfase, werden workshops gehouden met de wijk- en dorpsraden. Daar werden knelpunten, opmerkingen en ideeën betreffende mobiliteit verzameld. Hierdoor werden de mobiliteitsvragen binnen de diverse wijken op detailniveau in beeld gebracht. Die resultaten werden verwerkt in de uitwerkingsnota's waar ook structuurschetsen voor de wijken en dorpen werden opgemaakt.
- In de 3^e fase, het opmaken van het beleidsplan, zullen de resultaten van deze workshops worden teruggekoppeld naar de wijk- en dorpsraden.
- Het mobiliteitsplan wordt toegelicht aan de GECORO en de Milieuraad. Dit gebeurde op 2 juni 2014. Hun adviezen worden voorgelegd aan het college
- Het uiteindelijke mobiliteitsplan wordt gepubliceerd op de website en bekend gemaakt via de communicatiekanalen van de stad.

Besluit:

Artikel 1

De gemeenteraad hecht goedkeuring aan het participatietraject binnen het proces "verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan".

Namens de gemeenteraad:

De stadssecretaris
(get.) Erik Laga

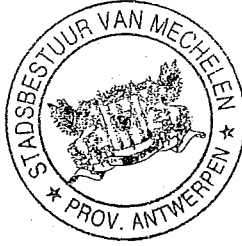
De voorzitter
(get.) Christiaan Backx

Voor eensluidend uittreksel:

NAMENS DE GEMEENTERAAD:

Bij verordening:

Erik Laga
stadssecretaris



Mechelen, 27 juni 2014

Christiaan Backx
2^{de} voorzitter

STAD MECHELEN
Gemeenteraad – Uittreksel uit de notulen
Vergadering van 21 oktober 2014

Aanwezig: Christiaan Backx, voorzitter
 Bart Somers, burgemeester
 Marc Hendrickx, Walter Schroons, Greet Geypen, Bart De Nijn, Marina De Bie, Katleen Den Roover, Frank Nobels, Wim Jorissen, Koen Anciaux, schepenen
 Frank Creyelman, Ali Salmi, Stefaan Deleus, Catherine François, Caroline Gennez, Karel Geys, Hamid Riffi, Fabienne Blavier, Glenn Nason, Björn Siffer, Alexander Vandersmissen, Kristof Calvo, Loïc Verstraeten, Farid Bennasser, Tom Kestens, Melikan Kucam, Martine De Raedemaeker, Rita Van den Bossche, Danielle Van Neck, Johan De Vleeshouwer, Patrick Princen, Toon Diependaele, Klaartje Heiremans, Zineb El Boussaadani, Jan Verbergt, Liesbet De Keersmaecker, Kerstin Hopf, Ingrid Kluppels, gemeenteraadsleden
 Erik Laga, stadssecretaris

18. MOBILITEIT. Voorlopige vaststelling van het mobiliteitsplan Mechelen.

Motivering

Voorgeschiedenis

18.11.2002	Conformverklaring van mobiliteitsplan stad Mechelen.
25.04.2007	Omzendbrief MOW/2007/3 – Evaluatie (met sneltoets) en bijsturing van het gemeentelijk mobiliteitsplan.
26.10.2007	Het college keurt de sneltoets van het mobiliteitsplan principiële goed.
14.11.2007	Provinciale Audit Commissie (PAC) adviseert de sneltoets mobiliteitsplan Mechelen gunstig.
19.12.2008	Het college gunt de opdracht voor de opmaak van de bijsturing van het mobiliteitsplan aan Tritel-Vectris.
Jan – april 2009	Opmaak verkenningnota.
05.05.2009	GBC – Gemeentelijke Begeleidingscommissie.
20.5.2009	Het college keurt de 'Verkenningnota Verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan van de stad Mechelen' goed.
18.06.2009	De startnota wordt gunstig geadviseerd op de Provinciale Audit Commissie.
04.12.2009	Goedkeuring participatie wijk- en dorpsraden.
April – juni 2010	Workshops met wijk- en dorpsraden.
17.06.2011	Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan: 3 weken verdaagd (toelichting in collegezitting van 8 juli om 8u30 - alle leden van het college in week 25 basisbundel bezorgen) + inhoudelijke bemerkingen.
17.06.2011	GBC uitwerkingsfase.
08.07.2011	Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan: Het college geeft opdracht aan de dienst Ruimtelijke Planning en Mobiliteit om in de loop van september 2011 dit punt opnieuw te agenderen met het oog op een debat binnen het college.
23.09.2011	Het college neemt akte van de stand van zaken van het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan en is van mening dat de tijdens de collegezitting van 17 juni 2011 gemaakte bemerkingen niet voldoende grondig werden onderzocht.
02.02.2012	Collegebeslissing 04KG09: Het college beslist in de lijn van de omzendbrief BB 2011/4 van 14 oktober

	2011 i.v.m. beslissingen tijdens het jaar van de gemeenteraadsverkiezingen, op het einde van een lopende legislatuur aangaande een belangrijk beleidsdomein zoals mobiliteit, geen fundamentele opties meer te nemen, die op bepalende wijze een voorafname zouden kunnen zijn op het ter zake door een volgende raad te voeren beleid.
30.03.2012	Collegebeslissing 13KG19: Het college gaat akkoord met de deelnota's van de uitwerkingsfase binnen het proces verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan. Het college gaat akkoord met de nieuwe timing voor het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan: de uitwerkingsfase wordt afgerond binnen deze legislatuur, de opmaak van het beleidsplan gaat naar de volgende bestuursperiode.
22.02.2013	Het college neemt akte van de toelichting en de stand van zaken van het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan. Het college bevestigt zijn beslissing van 30 maart 2012 en gaat akkoord met de deelnota's. Het college geeft opdracht aan de dienst Ruimtelijke Planning en Mobiliteit om een nieuwe Gemeentelijke BegeleidingsCommissie (GBC) te organiseren. Het college zal op de vergadering vertegenwoordigd worden door schepena Marina De Bie. Het college geeft opdracht aan de dienst Ruimtelijke Planning en Mobiliteit om het parkeer- en mobiliteitsplan op elkaar af te stemmen.
15.04.2013	GBC: er werd geen consensus bereikt, vooral het thema openbaar vervoer moet verder afgestemd worden om tot een gemeenschappelijke visie te komen.
28.05.2013	Vervolgvergadering met de Lijn aangaande het thema openbaar vervoer.
4.07.2013	GBC vergadering mobiliteitsplan.
26.07.2013	College neemt akte van het verslag van de GBC van 4 juni 2013.
19.09.2013	Regionale MobiliteitsCommissie (RMC): De documenten werden conform verklaard. Er waren nog een aantal opmerkingen die moeten verwerkt worden in het beleidsplan.
13.12.2013	Het college neemt akte van het verslag van de Regionale Mobiliteitscommissie (RMC) van 19 september 2013 en besluit de bijhorende bemerkingen mee te nemen in de 3 ^e fase, de opmaak van het beleidsplan.
28.03.2014	Het college gaat akkoord met de vraag van de GECORO voor een toelichting van het dossier 'Verbreden en verdiepen Mobiliteitsplan' Het college beslist om de gevraagde toelichting van dit dossier te organiseren tijdens een gezamenlijke infosessie voor zowel GECORO als milieuraad.
19.02.2014	Opstartvergadering beleidsplan voor de opmaak van het eigenlijke beleidsplan.
02.06.2014	Toelichting aan Gecoro en milieuraad.
09.06.2014	Extra toelichting van het mobiliteitsplan
27.06.2014	Het college gaat akkoord met de voorgelegde werkdocumenten betreffende het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan voor bespreken op de Gemeentelijke Begeleidingscommissie van 30 juni 2014.
30.06.2014	GBC bespreekt het beleidsplan.
28.08.2014	GBC bespreekt de actietabel en bereikt een consensus.
9/10/2014	Toelichting op de gemeenteraadscommissie stadsontwikkeling
10/10/2014	College verwijst naar gemeenteraad voor voorlopige vaststelling

Feiten en context

Het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan heeft al veel tijd en studiewerk in beslag genomen. De laatste stap in dit proces is de opmaak van het beleidsplan.

Dit beleidsdocument opgebouwd op basis van:

- Het bestaande mobiliteitsplan uit 2002.
- De onderzoeken in de verkenningsnota en uitwerkingsnota.
- Het bestuursakkoord en andere collegebeslissingen.
- Afstemming met andere planprocessen (station, vesten...).

Het beleidsplan werd goedgekeurd door het college op 27 juni 2014. Vervolgens werd dit op de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) besproken met de partners (AWV, De Lijn, NMBS, W&Z, Provincie). Deze vergaderingen vonden plaats op 30 juni 2014 en 28 augustus 2014. De verslagen daarvan worden voorgelegd.

Het mobiliteitsplan werd toegelicht aan de gemeenteraadscommissie stadsontwikkeling op 9 oktober 2014.

In collegezitting van 10 oktober 2014 wordt de voorlopige vastlegging van het mobiliteitsplan Mechelen verwezen naar de gemeenteraad.

Argumentatie

Op de Gemeentelijke BegeleidingsCommissie (GBC) van 28 augustus 2014 werd een consensus bereikt met alle partners. Daarmee is het inhoudelijke werk voor het beleidsplan afgerond.

Om het beleidsplan te officialiseren moeten de volgende stappen worden doorlopen, met de vooropgestelde timing:

21/10/2014	Gemeenteraad: voorlopig vaststellen
22/10/2014	Indienen bij RMC (Regionale Mobiliteitscommissie)
20/11/2014	RMC vergadering
5/12/2014	College: verwijzen definitieve vastlegging naar gemeenteraad
16/12/2014	Gemeenteraad: definitief vaststellen
Jan 2015	Publicatie in staatsblad

Besluit:

Artikel 1

De gemeenteraad besluit tot voorlopige vaststelling van het mobiliteitsplan Mechelen.
(bijlage)

Namens de gemeenteraad:

De stadssecretaris
(get.) Erik Laga

De voorzitter
(get.) Christiaan Backx

Voor eensluidend uittreksel:
NAMENS DE GEMEENTERAAD:



Bij verordening:

Erik Laga
stadssecretaris

Mechelen, 23 oktober 2014

Christiaan Backx
voorzitter