



Vervoerregio
MECHELEN

VERVOERREGIO MECHELEN 2030

REGIONAAL MOBILITEITSPLAN

december 2023

Colofon

Titel: Regionaal mobiliteitsplan 2030 voor de vervoerregio Mechelen

Gemeenten vervoerregio Mechelen:

Bornem, Puurs-Sint-Amands, Willebroek, Mechelen, Kapelle-op-den-Bos, Boortmeerbeek, Bonheiden, Putte, Sint-Katelijne-Waver, Duffel, Berlaar, Heist-op-den-Berg

De vervoerregioraad is samengesteld uit vaste leden en adviserende leden. De vaste leden vormen de minimale samenstelling bestaande uit:

1. een vertegenwoordiging van elke gemeente in de vervoerregio;
2. een vertegenwoordiging van het departement Mobiliteit en Openbare Werken;
3. een vertegenwoordiging van het agentschap Wegen en Verkeer;
4. een vertegenwoordiging van de De Lijn;
5. een vertegenwoordiging van De Vlaamse Waterweg nv;

Verantwoordelijke uitgever: Vlaamse Overheid
Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Versienummer: 3.2 (verwerking openbaar onderzoek)

Datum: 19 december 2023

Auteurs: The New Drive, Goudappel BV, Rebel Group, Sweco



Beste lezer,

Voor u ligt het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Mechelen. Met twaalf gemeenten samen willen we de problemen en uitdagingen van vandaag én morgen op het vlak van mobiliteit aan te pakken.

We hebben de nieuwe uitdagingen, taken en bevoegdheden zo goed mogelijk trachten in te vullen. In overleg met een brede groep mobiliteitsverenigingen, gemeentelijke adviesraden, Vlaamse en provinciale administraties, NMBS, intercommunale, onze gemeenten en de burens, leggen wij een ambitieus plan voor dat de hogere doelstellingen verder vertaalt naar onze concrete regio.

Onze belangrijkste doelstellingen zijn dat we meewerken aan een ongevallenvrij verkeerssysteem, we wijzigen onze gewoonten tot een gebruik van maximaal de helft van onze verplaatsingen met de wagen, we willen het aantal afgelegde autokilometers met 15% doen dalen, we wensen de verkeersleefbaarheid in de kernen van onze gemeenten te verhogen.

Kan dat?
Zeker!

Nu de corona- en vooral de energiecrisis nog woeden, merken we dat onze auto-afhankelijkheid, minder groot is dan altijd gedacht. Zo bleken digitale vergaderingen een relatief goed alternatief te zijn voor fysieke verplaatsingen en vergaderingen – dat hebben we zelf kunnen ondervinden. Het aantal nieuw ingeschreven wagens daalt, de successen van autodelen nemen toe ("autodeelstad Mechelen"), deelfietsen – vroeger een privilege voor steden – komen ook naar landelijke gemeenten, nieuwe projecten voor openbaar vervoer (bv. sneltram Willebroek – Brussel) worden gerealiseerd, de frequentieverhoging tussen Puurs en Antwerpen heeft voor een sterke toename in het aantal reizigers gezorgd...

Het kan dus zeker, maar... we kunnen dat niet alleen!

Dit raakt elke inwoner, ondernemer, bedrijfsleider, organisator, bezoeker, toerist, organisatie... Van iedereen verwachten we inspanning naar draagkracht. Het is nodig. Nu. Dringend. Niet enkel voor onze nakomelingen, maar ook voor ons: bereikbaarheid, veiligheid, betaalbaarheid, sociale contacten, goederen, welvaart, gezondheid...

Op mondiaal niveau zijn de Vlamingen koploper in het scheiden van afval, laat ons dit doortrekken in het maken van de meest verstandige keuze qua vervoermiddel voor elke verplaatsing! Ik dank iedereen die bijgedragen heeft in het tot stand komen van dit document en reken op alle partners om dit mee uit te dragen én te realiseren op het terrein.

Saadet Gülhan,
Schepen voor mobiliteit van de gemeente Bornem
Voorzitter vervoerregioraad Mechelen

INHOUDSTAFEL

STRATEGISCHE VISIE

ALGEMEEN KADER	8
DOELSTELLINGEN	14
Globale Strategie	18
STUREN OP GEDRAGSVERANDERING	22
OPENBAAR VERVOER	24
FIETS	32
HOPPINPUNTEN	36
RUIMTE	40
WEGENNET	44
LOGISTIEK	48
MAATREGELEN OP VLAAMS NIVEAU	54

ACTIEPLAN

DE VISIE IN PRAKTIJK	58
OVERZICHT 30 STRATEGISCHE FICHES	62

AANBEVELINGEN VANUIT HET MER	106
-------------------------------------	-----

BIJLAGEN

Bijlage A - Oriëntatienota (pdf)	
Bijlage B - Synthesenota (pdf)	
Bijlage C - Actietabel (xls)	
Bijlage D - Nota Inhoudsafbakening MER (pdf)	
Bijlage E - MER (pdf)	
Bijlage F - Overzicht verwerkte aanbevelingen MER (pdf)	
Bijlage G - Hoppinpunten (pdf)	

STRATEGISCHE VISIE

ALGEMEEN KADER

Situering vervoerregio Mechelen

Sinds 1 januari 2019 is Vlaanderen ingedeeld in 15 vervoerregio's. Met de oprichting van vervoerregioraden en opmaak van regionale mobiliteitsplannen hebben de Vlaamse gemeenten sindsdien een kader waarbinnen ze samenwerken aan gemeenschappelijke mobiliteitsuitdagingen.

Mechelen en 18 omliggende gemeenten waren destijds voorlopers in regionale samenwerking binnen het proefproject 2016-2018. De vervoerregio Mechelen telt nu twaalf gemeenten: Berlaar, Bonheiden, Boortmeerbeek, Bornem, Duffel, Heist-op-den-Berg, Kapelle-op-den-Bos, Mechelen, Putte, Puurs-Sint-Amands, Sint-Katelijne-Waver, Willebroek.

De regio is in belangrijke mate oost-west gericht, terwijl noord-zuid gerichte verkeersinfrastructuren (spoorlijn, kanaal, snelwegen) het doorsnijden tussen Brussel en Antwerpen. Toch is er naast deze belangrijke attractiepolen een grote interne verplaatsingsgerichtheid naar Mechelen en tal van andere kernen (voor zorg, recreatie, winkels, werk, scholen, instellingen, cultuur, ...).

De regio telt ruim 300.000 inwoners, 140.000 jobs en meer dan 60.000 leerlingen, scholieren en studenten en wordt verwacht verder te groeien.



KAART 1 SITUERING VAN DE VERVOERREGIO MECHELEN: 12 GEMEENTEN

De uitdagingen voor de regio

De regio staat de komende jaren voor een aantal grote opgaven. Als gevolg van de groei van het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en leerlingplaatsen neemt ook het aantal verplaatsingen toe. En dit terwijl het huidige mobiliteitssysteem al onder druk staat. Structurele files vormen zich op het hoofd en- primair wegennet (E19,A12, R6). Op het onderliggend wegennet is er sprake van veel sluipverkeer via gewestwegen en lokale wegen waardoor ook daar filevorming ontstaat. Hierdoor staat de leefbaarheid en leefkwaliteit in kernen zwaar onder druk.

Door een beperkt aantrekkelijk aanbod van het openbaar vervoersysteem is het onvoldoende in staat een volwaardig alternatief voor de wagen te bieden. Zo kent het voorstedelijk treinaanbod een beperkte amplitude en staat de bus meestal mee in de file, waardoor deze traag en onbetrouwbaar is. Daarnaast laat de toegankelijkheid van stations en haltes te wensen over, wat essentieel is om iedereen toegang te verlenen tot openbaar vervoer.

Het gebruik van de fiets neemt toe door technologie en een sterk investeringsbeleid. Doch aan het huidige tempo zijn nog steeds decennialange inspanningen noodzakelijk, zijn veel van de fietspaden nog in slechte staat en op wegen waar de fiets de ruimte moet delen met de auto komt de fiets in de verdrinking. Daarnaast is het fietsen langs gewestwegen en in streetcanyons niet aantrekkelijk vanwege geluidshinder en verkeersveiligheid. Tot slot ontbreken hoogwaardige fietsverbindingen op een aantal cruciale plaatsen.

Daarnaast is een wereld te winnen aan verkeersveiligheid; het aantal ongelukken met dodelijke of zwaargewond letsel is te hoog. Zeker met de toename van het aantal kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers, voetgangers) is het van levensbelang dat verkeersveiligheid verbetert.

Doordat ruimte en mobiliteit niet goed op elkaar zijn afgestemd, zijn heel wat publieksaantrekkende functies niet gelegen in de kern of nabij goeduitgebouwde multimodale knopen. Hierdoor functioneert het mobiliteitssysteem niet efficiënt en is voor veel verplaatsingen de wagen het enige alternatief.

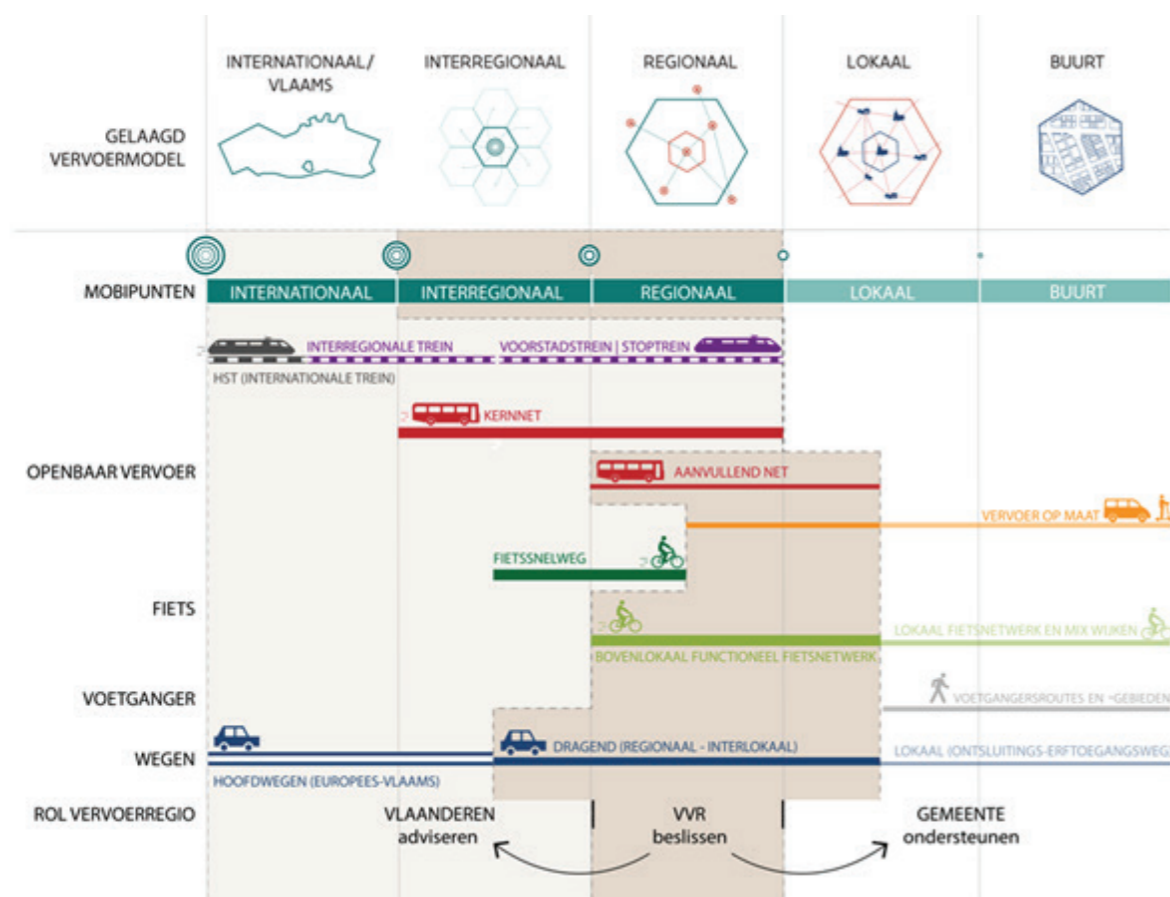
Het goederenvervoer in de regio vindt vooral over de weg plaats en staat eveneens mee in de file. Het spoor en waterwegennetwerk in de regio creëert kansen voor multimodale overslagterminals.

Conclusie, de algehele bereikbaarheid van de regio staat onder druk, het openbaar vervoer is een beperkt aantrekkelijk alternatief voor de auto en de afstanden naar de stad zijn vaak te lang voor de fiets. Tegelijkertijd is het te riskant voor de markt om te investeren in nieuwe vormen van duurzame mobiliteit buiten stadskernen. Hierdoor blijft men voor veel verplaatsingen op de eigen wagen aangewezen.

Het regionaal mobiliteitsplan zet een samenhangende koers uit

Het regionaal mobiliteitsplan legt de mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor de vervoerregio. Dit voor alle vervoersmodi, maar kijkt ook breder naar gedragsverandering en hoe we strategischer kunnen omgaan met onze ruimte. Het plan heeft als horizon 2040, met doorkijk naar 2050. In het actieplan formuleren we ook de eerste onmiddellijke stappen op weg naar het realiseren van die visie. Het regionaal mobiliteitsplan doet onder andere uitspraken over de belangrijke mobiliteitsuitdagingen van de regio, tekent de ruggengraat van het openbaar vervoersnetwerk uit en stelt maatregelen voor de verbetering van de doorstroming, de verkeersveiligheid en het fietsbeleid voor.

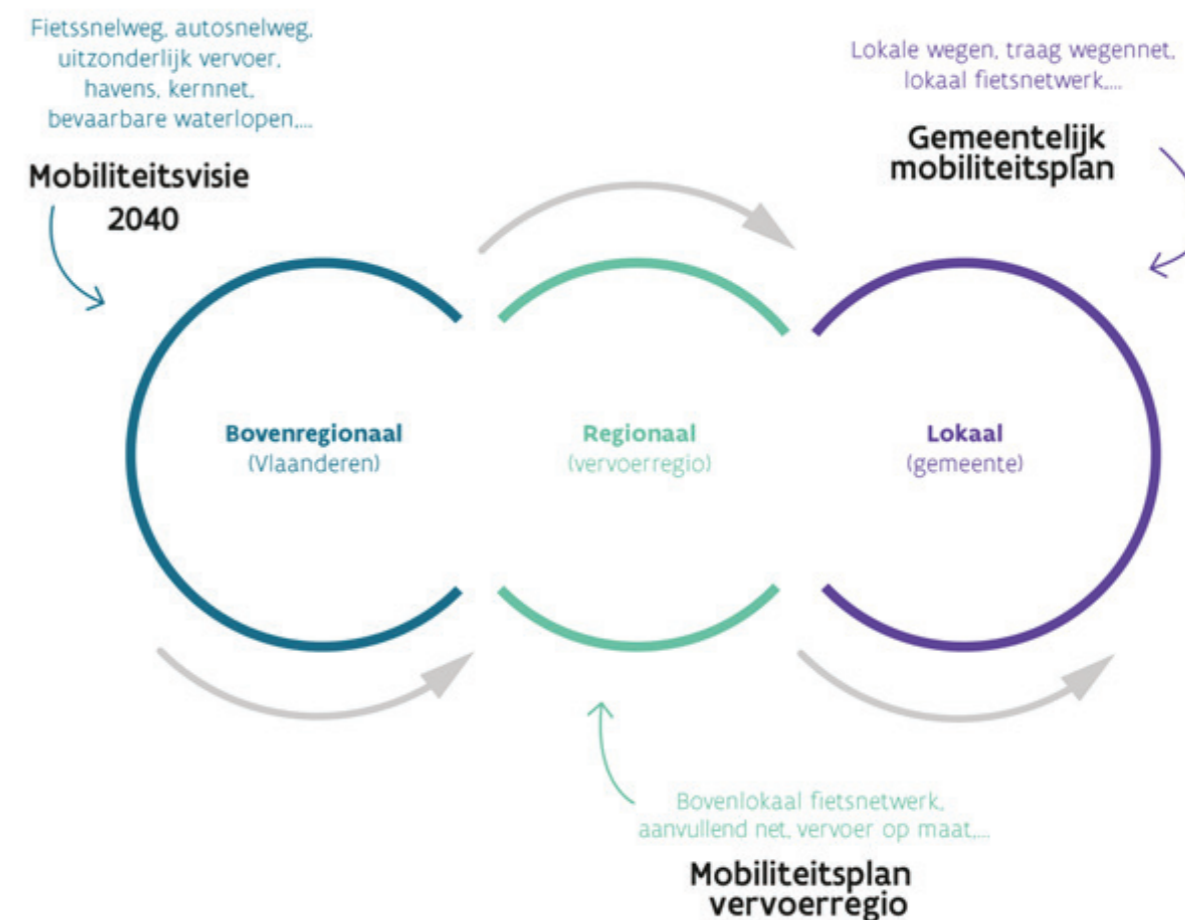
Alles hangt samen. Daarom beperkt de visie in dit regionaal mobiliteitsplan zich niet tot de decretaal toegekende bevoegdheden van de vervoerregio. De rol van de vervoerregio wordt aangegeven op onderstaande figuur. De formele bevoegdheden zijn in donkerbruin aangegeven. Die situeren zich vooral op regionaal niveau. Omdat we in dit mobiliteitsplan naar het volledige mobiliteitssysteem kijken, formuleren we vanuit de globale visie ook aanbevelingen richting federale overheid (voornamelijk over spoor) en Vlaamse overheid (o.a. over fietssnelwegen, hoofdwegen, samenhang netwerken met logistiek, doorontwikkeling kernnet,...). Heel wat sleutels om het mobiliteitssysteem te veranderen, liggen ook op gemeentelijk niveau. We zien de vervoerregio daarom als een platform dat gemeentebesturen ondersteunt en samenwerking en afstemming tussen gemeenten stimuleert met als doel om samen meer te bereiken.



Figuur 1 - Overzicht van het gelaagde mobiliteitsaanbod en de bijhorende bevoegdheid. Wat centraal staat (donkerbruin) is de rol van de vervoerregio

Relatie tussen de vervoerregio en beleid op Vlaams en gemeentelijk niveau

Onderstaande figuur geeft schematisch de relatie weer tussen de mobiliteitsvisie en -planning op respectievelijk Vlaams niveau, op het niveau van de vervoerregio en op het lokaal niveau. De focus van de visies en plannen op elk van deze niveaus wordt daarbij aangegeven.



Figuur 2 - Relatie Vlaamse Mobiliteitsvisie, Mobiliteitsplan vervoerregio en lokaal niveau

De Vlaamse mobiliteitsvisie 2040 geeft aan waar Vlaanderen op vlak van mobiliteit naartoe wil tegen het jaar 2040. Ze bevat een aantal duidelijke perspectieven voor mobiliteit in de toekomst, complementaire beleidsprioriteiten en hefboomen om die te realiseren, samen met nieuwe keuze- en denkpatronen om de transitie naar een meer duurzame mobiliteit mogelijk te maken. Deze visietekst dient als kader voor het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen de komende 20 jaar, en dit zowel op Vlaams niveau als op niveau van de vervoerregio's en de lokale besturen.

Volgens het Decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid gebeurt de afstemming van het mobiliteitsbeleid in relatie tot basisbereikbaarheid voor alle betrokken actoren op Vlaams en lokaal niveau maximaal op het niveau van de vervoerregio. Dat neemt niet weg dat het voor een gemeente of groep van gemeenten belangrijk kan zijn om voor een aantal lokale uitdagingen op het grondgebied van de gemeente of in het grensgebied van buurgemeenten een antwoord te bieden via een planmatige aanpak. Daarom kan het naar omstandigheden zinvol zijn dat gemeenten een lokaal mobiliteitsplan opmaken dat zowel operationele doelstellingen en prioriteiten kan vaststellen op intergemeentelijk als op gemeentelijk niveau. Voor zover er geen conflicten met de hogere mobiliteitsplannen ontstaan, kan dit planningsniveau bijgevolg nog steeds een meerwaarde blijven hebben.

Samenwerking als sleutel voor succes

Samenwerking tussen de gemeentebesturen en partners vertegenwoordigd in de vervoerregioraad is de kern met een gedeelde visie als leidraad. Met het plan reiken we ook de hand naar andere stakeholders die een bijdrage willen leveren aan het toekomstgericht mobiliteitsbeleid. We denken daarbij aan strategische partners zoals Infrabel en de NMBS, maar ook aan private bedrijven en instellingen die mee willen werken aan een betere mobiliteit. We kunnen dit niet alleen, iedereen moet verantwoordelijkheid opnemen, op zijn/haar niveau om het hoofd te bieden aan deze gemeenschappelijke uitdaging.

De focus ligt in eerste instantie op het regionaal niveau. Waar mogelijk zullen we ook nastreven om meer te bereiken door vrijwillig samen te werken tussen gemeenten en naburige vervoerregio's, bijvoorbeeld door het schaalvoordeel te benutten bij aanbestedingen van vervoersproducten, maar ook het uitwisselen van best practices en actief proefprojecten opzetten.

Tot slot is dit plan ook een uitnodiging voor samenwerking over beleidsdomeinen en bevoegdheden heen. De focus ligt op het mobiliteitsbeleid, maar bevat ook aanknopingspunten om de relatie tussen mobiliteit en ruimte te versterken.

Een open en participatief planproces

Hoe realiseer je een inhoudelijk sterk regionaal mobiliteitsplan, op maat en met gedeeld ambitieniveau van de regio? Hoe laat je het plan nadien doorvertalen naar en doorwerken in de subregionale en lokale context? Hoe realiseer je uiteindelijk de nodige omslag in duurzaam mobiliteitsdenken en -gedrag?

Een hele uitdaging en daarom is het belangrijk dit samen te doen met de belanghebbenden. De ambitie is een gedragen proces en gedragen resultaat dat past in de visie van basisbereikbaarheid. En dit met respect voor iedere constructieve bijdrage tot een duurzaam regionaal mobiliteitsplan.

In heel het gelopen proces van participatie was "expectation management" een belangrijke parameter die de nodige aandacht vereiste.

We startten vanuit de participatieladder (een hiërarchie van participatievormen gerangschikt naar de mate waarin participatie mogelijk is) en onderscheidde voor de opmaak van het Regionaal Mobiliteitsplan 3 grote

groepen van stakeholders: de kernspelers, de georganiseerde stakeholders op regionaal niveau en georganiseerde stakeholders op gemeentelijk niveau.

De kernspelers

De kernspelers werden bij de start van het traject formeel bepaald. Hierbinnen vallen de lokale besturen van de vervoerregio Mechelen, het departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, de Vlaamse Waterweg, de Provincie Antwerpen, de Provincie Vlaams-Brabant, IGEMQ en NMBS.

Zij hebben de collectieve verantwoordelijkheid over proces en resultaat met betrekking tot de ambities inzake de opmaak van dit regionaal mobiliteitsplan.

Binnen de kernspelers werden 3 overlegorganen opgesteld:

- Het team MOW (MOW, AWV, De Lijn, De Vlaamse Waterweg, studie bureau) staat in voor de procesvoering en participatie- en communicatieproces.
- De werkgroep van de vervoerregio (team MOW + vertegenwoordigers van lokale besturen, departement Omgeving, de provincies en IGEMO) werken inhoudelijk het regionaal mobiliteitsplan uit.
- De Vervoerregioraad (team MOW + vertegenwoordigers van lokale besturen) beslissen over de tussentijdse en eindproducten van het regionaal mobiliteitsplan.

Georganiseerde stakeholders op regionaal niveau

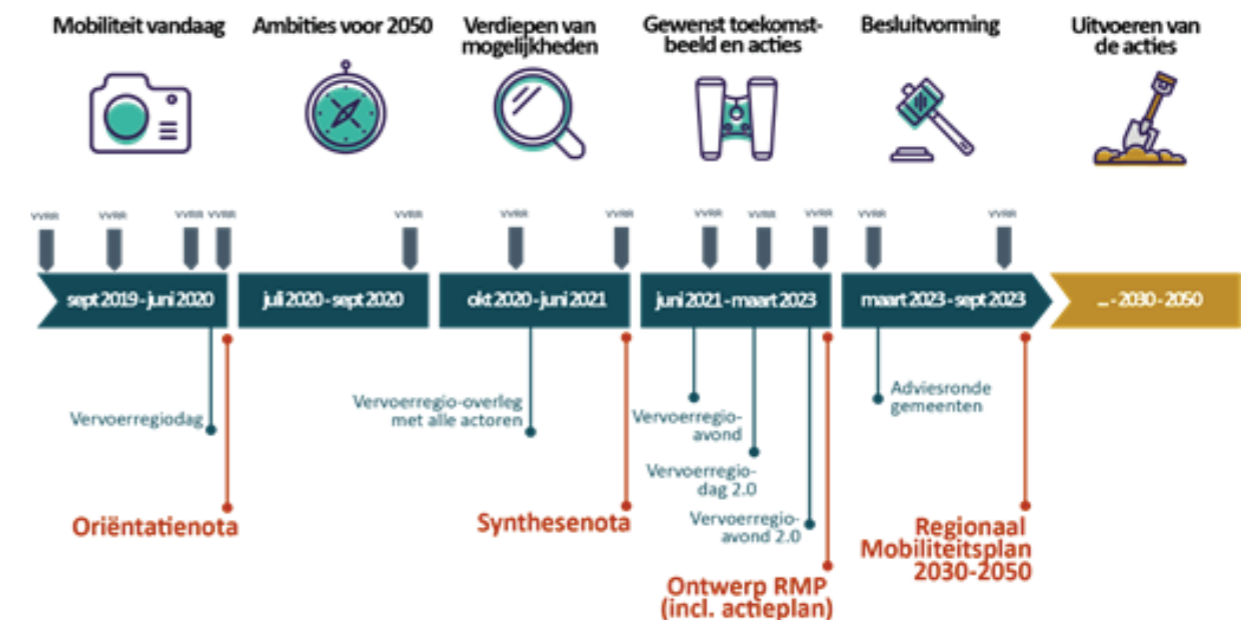
Ook georganiseerde stakeholders op regionaal niveau (maatschappelijke actoren, mobiliteitsactoren, middenveld, georganiseerde burgers) werden betrokken bij de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan. Zij konden, aan de hand van vervoerregiodagen en -avonden, input leveren voor het regionaal mobiliteitsplan en mede-eigenaarschap en verantwoordelijkheid opnemen binnen het plan.

Georganiseerde stakeholders op gemeentelijk niveau

Naast de regionale stakeholders was het ook belangrijk de gemeentelijke commissies en adviesraden van elke

gemeente te betrekken bij het traject om ook de gemeentelijke context mee te kunnen nemen in het plan. Gedurende de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan werden verschillende tussentijdse nota's opgemaakt die samen een coherent geheel vormen. Bij de start van het traject werd er gekeken naar wat er op dit moment aanwezig is in de vervoerregio Mechelen. De conclusies hieruit werden verrat in de oriëntatienota (bijlage A), waarna er een visie uitgewerkt kon worden voor het regionaal mobiliteitsplan. Deze visie werd samen met de doelstellingen en de bouwstenen per thema opgenomen in de synthesenota (bijlage B). Vanuit de geformuleerde bouwstenen uit de synthesenota werd een beleidsscenario gevormd, waaraan later acties gekoppeld werden die de basis vormen voor het regionaal mobiliteitsplan inclusief actieplan.

Doorheen dit proces werden op meerdere momenten alle stakeholders betrokken.



Figuur 3 - Schematische weergave planproces regionaal mobiliteitsplan (RMP)

DOELSTELLINGEN

Mobiliteit is geen doel op zich. Daarom starten we vanuit vijf brede, integrale doelen voor de regio. Deze strategische doelen vormen de basis voor concrete targets die de regio zichzelf op vlak van mobiliteit stelt.

Strategische doelstellingen

Het is belangrijk om te benadrukken dat een betere mobiliteit geen doel op zich is. Het is een middel om bredere maatschappelijke doelen te verwezenlijken. De vervoerregio Mechelen werkt vanuit vijf doelen:

1. De welvarende regio: *Verbeteren bereikbaarheid van jobs, scholen, voorzieningen*
2. De aantrekkelijke regio: *Inzetten op beleving en omgevingskwaliteit*
3. De duurzame regio: *Gezond, Geluidsarm, Emissievrij en Veilig*
4. De inclusieve regio: *Toegankelijk en inclusief voor iedereen*
5. De slimme regio: *Innoveren en herdenken van de rol van de overheid*



Deze doelstellingen vormen het “vizier” dat de regio voor ogen heeft bij de opmaak én het uitrollen van de mobiliteitsvisie (2040, met doorkijk 2050). Elke maatregel die ze neemt, moet bijdragen aan één of meerdere van deze doelstellingen.

Concrete targets: de vervoerregio Mechelen

De strategische doelstellingen worden verder concreetiseerd in targets die de vervoerregio Mechelen tegen 2030 en 2040 wil behalen, naar urgentie en set van maatregelen. De targets bouwen verder op doelstellingen

die op Europees, Vlaams en provinciaal niveau¹ zijn geformuleerd en concretiseren deze tot op het niveau van de vervoerregio. Het is de bedoeling dat de targets, eens het regionaal mobiliteitsplan in voege is, kunnen worden opgevolgd (zie Actieplan, monitoring & bijsturing, p.59).

¹ Zoals onder meer de Europese Green Deal, de ruimtelijke beleidsplannen, Vlaams Energie- en Klimaatplan, Luchtbeleidsplan, Vlaams Verkeersveiligheidsplan

Modal shift in personenvervoer: 50/50; en -15%voertuigkilometer tegen 2030

De impact van de auto op de leefomgeving is groot. Het verkeersvolume en de filezwaarte nemen jaar na jaar toe. Niet enkel tijdens de ochtend- en avondspits, maar ook erbuiten en in het weekend komt de bereikbaarheid daardoor steeds meer onder druk. Het autoverkeer is ook de belangrijkste bron van verkeersgerelateerde lucht- en geluidsemissies. Door de elektrificatie van het autopark is er beterschap op komst, zeker voor wat betreft de directe, motorgelateerde luchtmissies¹. Maar de (eigen) elektrische auto heeft nog steeds een grote impact op vlak van geluid en ruimtebeslag. En door de hogere aankoopprijs, komt ook de betaalbaarheid onder druk. Daarom wordt ingezet op een zogenaamde modal shift in het personenvervoer.

Wat ambiert de regio?

De regio wil de multimodale bereikbaarheid verbeteren en een modal shift voor personenmobiliteit realiseren. Een modal shift, richting meer duurzame modi, zorgt voor een duurzamere, aantrekkelijkere en inclusievere regio. Daarnaast is een multimodale bereikbaarheid van jobs, woningen en scholen essentieel voor de welvaart in de regio. Daarnaast sluit het aan bij het doel om slim in te zetten op innovatie.

Modal split 50/50

In 2030 zal het aandeel verplaatsingen van, naar en binnen de vervoerregio Mechelen dat met **duurzame modi** (te voet, per (e-)step, (e-)fiets of speedpedelec, eigen of via deelsystemen, en met collectief vervoer of taxi) gebeurt, minstens **50%** bedragen

Het Vlaams regeerakkoord stelt de target voor 2030

¹ Emissies van vervuilende en deels kankerverwekkende gassen en deeltjes zoals NOx, fijn stof en zwarte koolstof die vrijkomen bij suboptimale verbranding van brandstoffen. Er komen bij elektrische auto's nog wel steeds niet-motorgelateerde emissies zoals fijn stof afkomstig van remmen en banden, en indirecte emissies (zoals stikstof- en broeikasgassen) die uitgestoten worden bij de productie van elektriciteit vrij.

om 40% duurzame modi² versus 60% autoverkeer te realiseren. De buurregio's Antwerpen en Vlaamse rand stellen zich een ambitieuzere target van 50/50. In de vervoerregio Mechelen nadert de huidige modal split al deze 40/60 verhouding. De regio Mechelen stelt zichzelf daarom een ambitieuzer target voor 2030: 50/50 (voor alle verplaatsingsmotieven). Dit draagt sterker bij aan de gewenste klimaattransitie en de verwachte groei in de regio.

Kilometerreductie autoverkeer

Tegen 2030 zal het totaal aantal autokilometer dat door alle inwoners van de vervoerregio Mechelen wordt afgelegd, dalen met **15%** ten opzichte van 2015.

Naast de modal split doelstelling, is het ook belangrijk om een concrete kilometerdoelstelling te stellen, zodat het gereden aantal autokilometers daalt. De regio heeft vooral impact op de modal shift van korte en middellange autoverplaatsingen. De modal shift in lange-afstandsverplaatsingen (vliegtuig/auto à trein) is vooral een opgave voor Vlaanderen/ België/ Europa.

Wat is daarvoor nodig?

- Versterken kwaliteit en samenhang van alternatieven in de vervoerregio Mechelen en in aangrenzende vervoerregio's
 - **Openbaar vervoer: zie p. 24**
 - **Fiets: zie p.32**
 - **Hoppinpunten: zie p. 36**
 - **Gebiedsgerichte aanpak wegennet, zie p.44**
- **Stimuleren nabijheid en betere afstemming ruimte en mobiliteit: zie p.40**
- **Sturen op gedragsverandering: zie hoofdstuk p.22**
- **Prijssturende maatregelen hogere overheden: zie p. 54**

² Duurzame modi zijn te voet, per (e-)step, (e-)fiets of speedpedelec, alle vormen van openbaar en collectief vervoer (trein, bus, tram, metro) en taxi. Ook carpoolen (autogebruik als passagier) wordt als duurzaam beschouwd (In andere studies, als het Vlaams Luchtbeleidsplan en VEKP worden passagiers als niet-duurzaam beschouwd). Doordat kinderen zelf niet kunnen rijden, willen we wel voorkomen dat er extra verplaatsingen bijkomen door de modus autopassagier. Daarom wordt het autogebruik als passagier bij kinderen niet als duurzaam beschouwd (in tegenstelling tot bij volwassenen).

Modal shift in goederenvervoer – (Vlaamse) doelstellingen ondersteunen

Ook voor goederenvervoer stelt de regio als target om de multimodale bereikbaarheid te verbeteren en een modal shift te realiseren.

Wat ambitieert de regio?

Door haar centrale ligging en (op logistiek niveau) beperkte omvang, vormt vervoerregio Mechelen maar één radertje in het grotere logistieke systeem. Dit betekent dat de vervoerregio geen doelstellingen kan bepalen die qua ambitieniveau sterk afwijken van de Vlaamse doelen. Anderzijds is de vervoerregio zich ook bewust van haar meerwaarde voor het grotere logistieke geheel en zal het dus actief haar steentje bijdragen in de realisatie van de Vlaamse doelstellingen. Inzake vrachtvervoer heeft Vlaanderen zich tot doel gesteld om tegen 2030 6,3 miljard tonkm van weg naar water en spoor te halen. Dit betekent een groei van binnenvaartsector van 32% en van spoorsector van 60%.

Modal shift goederenvervoer: groei spoor en binnenvaart

Tegen **2030** zal het totale volume goederen dat vanuit en naar de vervoerregio Mechelen via spoor en binnenvaart wordt vervoerd, met respectievelijk **60%** en **32%** toenemen ten opzichte van 2015.

Emissievrije slimme distributie

Tegen **2030** zullen de belangrijke kernen en centra gelegen in de vervoerregio **emissievrij** worden belevd.

Wat is daarvoor nodig?

- **Versterken multimodaal netwerk en logistieke knopen: zie p. 48**
- **Betere afstemming ruimte en mobiliteit: zie p.40**
- **Sturen op gedragsverandering: zie hoofdstuk p.22**
- **Maatregelen hogere overheden: zie hoofdstuk p. 54**

Verkeersveiligheid drastisch verbeteren

Het verbeteren van verkeersveiligheid sluit aan bij de doelen 'duurzame regio' en 'inclusieve regio'. Wij zien een regio voor ons waar iedereen, van kind tot hoogbejaard, zich veilig voelt om zichzelf te verplaatsen. Verkeersveiligheid is daarbij een essentieel onderdeel. Net als in de rest van Vlaanderen daalt het aantal verkeersslachtoffers niet snel genoeg om de doelstellingen van het Vlaams verkeersveiligheidsplan te halen. Rekening houdend met de doelstelling rond modal shift is een bijzondere aandacht nodig voor het verbeteren van de veiligheid van actieve wegdeelnemers.

Wat ambitieert de regio?

We maken een doorvertaling van de ambities van het Vlaams verkeersveiligheidsplan naar vervoerregio Mechelen. Daarbij sluiten we aan bij de targets voor 2030 en 2040. Het doel is een slachtoffervrij verkeerssysteem.

Verkeersveiligheid

Uiterlijk tegen **2050** is het aantal verkeersdoden en zwaargewonden teruggebracht tot 0 (**vision zero**). Tegen 2030 is het aantal verkeersdoden en zwaargewonden minimum met 50% teruggedrongen ten opzichte van 2019.

Wat is daarvoor nodig?

- Ontvlechten en veilig inrichten van netwerken
 - **Uitbouw veilige fietsinfrastructuur: zie p. 32**
 - **Veiligere inrichting en gebruik wegennet zie p. 44**
 - **Logistiek: uitbouw vrachtroutenetwerk: zie p. 48**
- **Betere afstemming ruimte en mobiliteit: zie p.40**
- **Sturend beleid gericht op gedragsverandering: zie p. 22**
- **Maatregelen hogere overheden: zie p. 54**

GLOBALE STRATEGIE

In dit hoofdstuk wordt de globale strategie uiteengezet in de volgende basisprincipes.

De gebruiker staat centraal

We kiezen als vervoerregio voor een mobiliteitsbeleid dat de mens (en de kwaliteit van zijn leefomgeving) en niet de (vracht)auto centraal stelt. Dat betekent dat de voorgestelde acties ten doel hebben om:

- Iedereen mee te laten participeren in de samenleving; dit betekent dat alle stations en Hoppinpunten toegankelijk zijn, en het mobiliteitsaanbod passend is voor iedere reiziger.
- De reistijd waar mogelijk en nodig voor de gebruiker te verkorten en aangenamer te maken door nieuwe duurzame verbindingen te realiseren.
- De beleving en het comfort van de reis te vergroten door een kwaliteitsslag te realiseren tezamen met een geïntegreerd mobiliteitsaanbod met gemakkelijke en naadloze transfers op Hoppinpunten.
- Vervoersarmoede in de vervoerregio verminderen door aandacht te hebben voor verschillende doelgroepen, hun behoeftes en de betaalbaarheid en toegankelijkheid van het mobiliteitssysteem te waarborgen.
- De leefkwaliteit te verbeteren door in te zetten op een modal shift naar duurzame mobiliteitsvormen, verlating tegengaan en de combinatie op te zoeken met ruimtelijke ontwikkeling.
- De verkeersveiligheid te verbeteren zodat gebruikers veilig deel kunnen nemen in het mobiliteitssysteem.

Dit vereist een gecoördineerde aanpak waarbij op een veelheid aan dingen wordt ingezet. De sleutel tot succes is samenwerking vanuit een gedeelde visie, en tegelijkertijd de flexibiliteit om bij te sturen.

Inspelen op trends en wijzigende maatschappelijke behoeften

De (mobiliteits)wereld is volop in verandering. Effectieve bijsturing daarop vraagt om een adaptieve aanpak. Volgende trends kunnen een hefboom vormen om de beoogde gedrags- en systeemverandering in te zetten:

1. Klimaat- en energietransitie (we verwijzen naar het klimaatplan MOW en klimaatplannen lokale besturen);
2. Het belang van attractiviteit en beleving neemt toe;
3. Technologische ontwikkelingen en nieuwe vormen van mobiliteit;
4. Van bezit naar gebruik: Mobility as a Service.

Het is een uitdaging om deze veranderingen gepaard te laten gaan met inclusiviteit en duurzame welvaart, meer bepaald:

5. We hebben te maken met demografische en economische groei in een regio met reeds hoge verkeersdruk;
6. We moeten inspelen op de diversiteit van vergrijzing: de groep hoogbejaarden met beperkte digitale vaardigheden, belang van nabijheid en toegankelijkheid, en de groep 'boomers' die ook het e-fietsgebruik laten boomen;
7. We hebben meervoudige verwachtingen van de publieke ruimte: meer dan enkel doorstromen, ook verblijven, ruimte voor vergroening, ontmoetings- en ontplooiingskansen bieden. Dit vraagt om een goede afstemming.

Van automobilititeit naar combimobiliteit

Jarenlang was de auto voor veel inwoners van de vervoerregio het primaire vervoersmiddel, maar met de groei voor de komende decennia is dat niet langer mogelijk: zonder transitie naar combimobiliteit (met o.a. fiets en openbaar vervoer) loopt de regio vast. Dit vraagt om het sturen op vraag én aanbod: gedragsverandering gaat hand in hand met beter mobiliteitsaanbod en zorgvuldige afstemming van ruimte en mobiliteit.

We zetten in op een mobiliteitstransitie met als doel: mobiliteit in dienst van een gezonde economisch aantrekkelijke

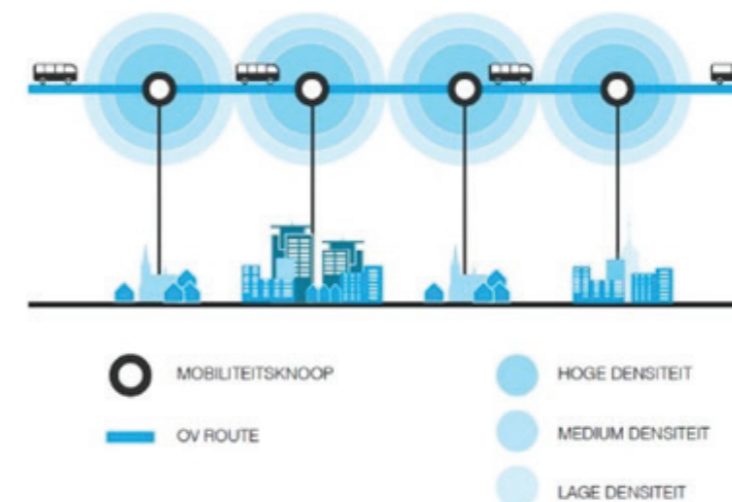
en leefbare vervoerregio. Dit is nodig om de groeiende vraag naar mobiliteit op een duurzame manier op te vangen, dreigende knelpunten op te lossen en tegelijkertijd meer ruimte in de regio te bieden aan groen, kwaliteit van de openbare ruimte, voetgangers en fietsers.

Ook sturen op gedrag én ruimte nodig

Om de doelstellingen van de regio te kunnen behalen is een pakket met aanbodgerichte maatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren niet voldoende. Diverse pakketten aan maatregelen zijn getoetst met het Vlaams Verkeersmodel. Met het pakket aan aanbodgerichte maatregelen wordt een stap in de goede richting gedaan van de doelstellingen (vb. vergroting keuzevrijheid reizigers, toename van aandeel duurzame verplaatsingen, afname autokilometers). Echter wordt er geconcludeerd dat met een dergelijk pakket aan maatregelen de doelstellingen niet behaald worden en dat een sterker sturend maatregelenpakket nodig is waarbij over de grenzen van het mobiliteitsdomein heen wordt gekeken.

De oplossing hiervoor is gevonden in de combinatie van een aanbodgericht maatregelenpakket aangevuld met een pakket aan vraagsturende maatregelen. Door zowel de vraag als het aanbod te beïnvloeden wordt er zowel ingezet op het vergroten van de bereikbaarheid alsmede de leefkwaliteit. Om een *duurzame gedragsverandering* te bereiken, moet de intrinsieke motivatie van reizigers en verladers aangesproken worden. Dit betekent dat we brede behoeften van gebruikers vooraan zetten. Uit marktonderzoek weten we bovendien dat deze behoeften en motivaties niet voor iedereen gelijk zijn. Via een doelgroepgerichte aanpak of 'nudging' wordt hierop ingespeeld. Door in het mobiliteitsbeleid de combinatie van aanbod en vraagsturing te hanteren kan de mobiliteitstransitie, die nodig is voor het behalen van de doelen, worden versterkt.

Daarnaast gaat er hierbij om dat het mobiliteitsbeleid wordt versterkt met *de koppeling van ruimtelijke ontwikkeling met aanbodontwikkeling* (transit oriented development), maar ook over de koppeling met flankerend beleid (vb. parkeerstrategie, prijsdifferentiatie) en mobiliteitsmanagement om het gebruik van de infrastructuur zo efficiënt en doeltreffend te kunnen gebruiken.



Figuur 4: Schematische weergave van Transit Oriented Development

Een gerichte aanpak van vervoersarmoede

In de strategische doelstellingen van dit regionaal mobiliteitsplan wordt sterk de ambitie uitgesproken om een inclusieve regio te zijn waar de functies en het bijhorende mobiliteitssysteem toegankelijk zijn voor iedereen.

Het actief bestrijden van vervoersarmoede is hierbij een belangrijk principe. Onder vervoersarmoede begrijpen we "door beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet meer op een volwaardige manier aan het maatschappelijke leven kunnen deelnemen." (Meert et al. 2003¹).

Uit gesprekken met stakeholders in de vervoerregio Mechelen en uit eerder onderzoek (Fransen et al. 2021²) is gebleken dat vervoersarmoede een veelkoppig monster is dat een gedifferentieerde aanpak vereist. Vervoersarmoede komt voor bij verschillende soorten profielen: zowel bij ouderen als jongeren, zowel bij mensen met een beperking als zonder beperking, zowel bij stedelijke als suburbane of landelijke bewoners, zowel bij hogere als lagere inkomens.

Hoewel elk profiel een specifieke aanpak vergt, kiezen we voor de vervoerregio Mechelen voor een aantal strategieën die algemeen het ontstaan van vervoersarmoede moeten tegengaan en omgekeerd bestaande vervoersarmoede kunnen bestrijden:

1. Een kwalitatief aanbod dat aansluit bij de behoeften van de reizigers

Een belangrijk deel van mensen met risico op vervoersarmoede, zijn afhankelijk van het openbaar vervoer of de fiets. Het is dan ook essentieel om het aanbod van die systemen te versterken. In dit regionale mobiliteitsplan gaat uitgebreide aandacht naar de verdere uitbouw van het openbaar vervoer en veilige fietsinfrastructuur. De overstap van het concept Basismobiliteit naar Basisbereikbaarheid, brengt voor reizigers afhankelijk van openbaar vervoer de bezorgdheid rond nabijheid met zich mee. Maar door de aanvulling van het kernnet met het aanvullend net en vervoer op maat, wordt een aanbod uitgerold dat moet beantwoorden aan ieders behoefte.

Ook een dens netwerk van deelmobiliteitsoplossingen draagt bij tot het bestrijden van vervoersarmoede. Zij die zelf niet over een voertuig (kunnen) beschikken, kunnen tegen een lagere kost gebruik maken van deelfietsen en deelwagens (Vlaams niveau).

2. Laagdrempelige toegang tot het aanbod

Ondanks het aanbod ervaren heel wat mensen in (potentiële) vervoersarmoede verschillende drempels om gebruik te maken van dat aanbod. In onze vervoerregio besteden we daarom extra aandacht aan:

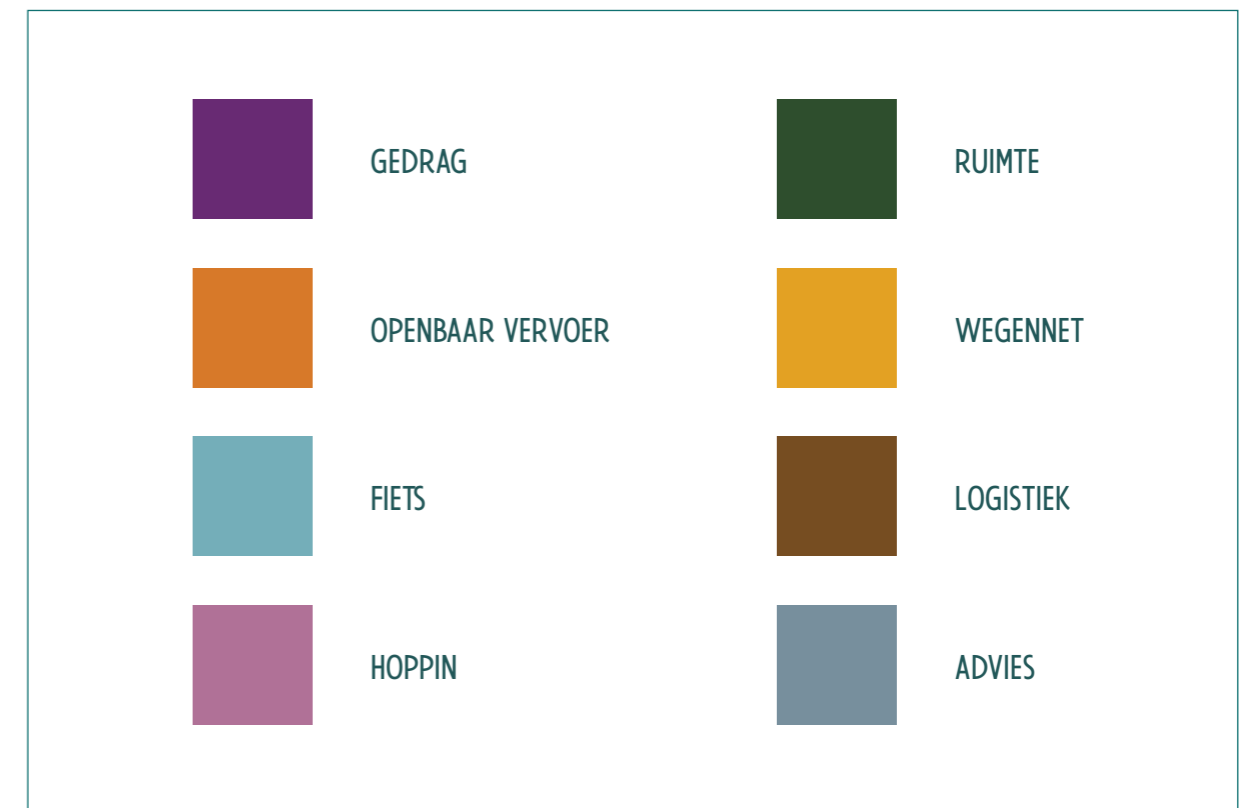
- Toegankelijkheid van Hoppinpunten, openbaar vervoerhaltes en stations;
- Een integraal toegankelijke openbare ruimte waarbinnen ook mensen met mobiliteitsbeperkingen zich vrij kunnen bewegen (principe van Universal Design);
- het verlagen van de drempels om te fietsen, o.a. door het opzetten van fietslessen en een buddywerking;
- lagere kosten voor openbaar vervoer via de bestaande systemen van 'verhoogde tegemoetkoming', vervoergarantie en de verminderde tarieven voor ouderen (vanaf 65 jaar) op Vlaams niveau;
- Integratie van systemen: informatie, reservatie en tariefintegratie op Vlaams niveau;
- Stimuleren van lokale sociale initiatieven om het integrale vervoeraanbod te versterken;
- Oog houden voor de digitale en sociale toegankelijkheid van het aanbod;
- Communicatie en informatieverbreiding over het bestaande aanbod. Begeleiden van mensen in vervoersarmoede in het aanscherpen van (digitale) vaardigheden.

3. Afstemming van mobiliteit en ruimte

De vervoerregio Mechelen wordt – net als grote andere regio's van Vlaanderen – gekenmerkt door ruimtelijke versnippering. Uit het onderzoek van Fransen e.a. (2021) blijkt dat bijna de helft van de onderzochte populatie afhankelijk is van het openbaar vervoer voor het afleggen van noodzakelijke verplaatsingen (zoals bv. boodschappen doen, doktersbezoek, enzovoort). Ruimtelijke wanorde versterkt dus het risico op vervoersarmoede. Ruimtelijke

beleidsplannen en enkele ruimtelijke strategische ingrepen in dit regionale mobiliteitsplan proberen een halt toe te roepen aan verdere ruimtelijke versnippering en (woon)ontwikkelingen daar te oriënteren waar een clustering van functies mogelijk is en waar een kwalitatief vervoersaanbod (zoals hoogwaardige openbaar vervoersassen) aanwezig is.

Deze basisprincipes worden doorvertaald in **8 onderdelen**: gedrag, openbaar vervoer, fiets, Hoppinpunten, ruimte, wegennet en logistiek en tot slot adviezen voor maatregelen op Vlaams niveau. In de volgende hoofdstukken wordt per onderdeel het gewenste toekomstbeeld geschetst en worden de strategische ingrepen die nodig zijn om dit te bereiken, in kaart gebracht. Dit vormt de kapstok voor het actieplan.



¹ Meert, H., Bourgeois, M., Van Hoof, K. & Asperges, T. (2003). Immobiel op het Vlaamse platteland. Omtrent rurale vervoersarmoede op het platteland. Koning Boudewijnstichting.

² Fransen, K., Vertriest, M., Bracke, A., Delespaul, S., Vandenbroeck, E. (2021). Minder mobiel, een bewust keuze? Op zoek naar mobiliteitsbarrières die een volwaardige maatschappelijke participatie hinderen.

STUREN OP GEDRAGSVERANDERING

Visie op gedragsverandering en mental shift

Mobiliteit is een uiting van het gedrag van mensen, wat vaak tot uiting komt via vastgeroeste gewoontes en patronen. Gedragsverandering en een **mental shift** zijn noodzakelijk om de maatschappelijke transitie te versnellen en te versterken naar een mobiliteitscultuur waarin mensen en bedrijven minder afhankelijk zijn van auto- en vrachtwagenbezit en -gebruik. De versterking van het mobiliteitsaanbod in de vervoerregio Mechelen, zal maar zijn effect hebben op de modal split en de reductie van voertuigkilometers indien reizigers ook actief worden aangezet of verleid tot duurzamere keuzes. De vervoerregio Mechelen kiest voor maatregelen die duurzame modi stimuleren én voor maatregelen die niet-duurzame modi ontraden:

Duurzame modi stimuleren:

- **Mobiliteitsmanagement voor doelgroepen**
- Opzetten van **promotie-, sensibilisatie- en informatiecampagnes** rond duurzame mobiliteit richting diezelfde doelgroepen
- **Anders organiseren van vrachstromen in de (woon)kernen**

Niet-duurzame modi ontraden:

De vervoerregio Mechelen kiest voor een **regionale parkeerstrategie** die vertrekt vanuit gedeelde ambities en uitgangspunten. De lokale parkeerstrategie en eventuele bijhorende tarifiering kan van gemeente tot gemeente verschillen en is altijd maatwerk, maar gaat in onze regio wel altijd uit van een aantal principes:

- Het eenvoudig en veilig stallen van fietsen is altijd onderdeel van de lokale parkeerstrategie.
- Het parkeren op straat is in eerste instantie bedoeld voor bewoners (zonder eigen parkeerfaciliteiten). Het parkeerbeleid is erop gericht om langparkeren voor bezoekers, pendelaars en andere niet-bewoners te ontmoedigen op plaatsen waar dit het parkeren voor bewoners in het gedrang brengt.
- Binnen de kernen ligt de focus op de verblijfskwaliteit en verkeersleefbaarheid. Daar waar het parkeren in het hart van de (woon- of winkel-)kern de verblijfskwaliteit, leefbaarheid en de plaats voor fietsers en voetgangers ondergraaft, wordt een sterker sturend parkeerbeleid gevoerd.



Figuur 5 - 7E model (Fran Bambust)

Strategische ingrepen

G1 Mobiliteitsmanagement op maat van verschillende doelgroepen

Het bereiken van een duurzame gedragsverandering is een werk van lange adem die een gecoördineerde aanpak vergt. De krachten worden gebundeld waardoor een brede waaier aan initiatieven kan worden ontplooid op maat van verschillende doelgroepen en levensfasen. Bestaande initiatieven die hoofdzakelijk focussen op schoolgaande jongeren en werknemers, worden verder doorontwikkeld en verbreed vanuit de behoeften en leefwereld van deze doelgroepen (bv voor jongeren ook focussen op sport, recreatie en ontspanning). Ook voor de nog onderbelichte doelgroepen van shoppers en vitale senioren worden gedragsveranderende acties en trajecten ontwikkeld. Ook inspelen op de overgang tussen verschillende levensfasen lijkt interessant: een verhuisbeweging is immers een ideaal moment om mensen aan te zetten tot een ander mobiliteitsgedrag. Voor mensen die kampen met vervoersarmoede (bv digitale ongeletterdheid, anderstaligheid,...) zetten we in op initiatieven die begeleiding voorzien. Belangrijk is dat de effecten worden onderzocht en bevraagd zodat de (tijdelijke en langdurige) effecten in beeld kunnen worden gebracht en de feedback van deelnemers gebruikt kan worden om de acties bij een volgende cyclus of campagne nog beter en effectiever te maken.

G2 Vrachstromen anders bekeken

Niet enkel via de organisatie van logistieke knopen (zie verder Logistiek, p.48), maar ook via gerichte beleidsmaatregelen, kunnen de logistieke stromen binnen kernen anders worden georganiseerd. Een verfijning hiervan is aangewezen in lokale mobiliteitsplannen. We denken hierbij in de eerste plaats aan werfverkeer (puin en bouwmaterialen). De aan- en afvoer van goederenstromen van en naar de werf gebeurt meestal nog per vrachtwagen. Puin en bouwmaterialen zijn vaak geen tijdskritische producten (of het voorraadbeheer ervan is minstens voorspelbaar) en dus is er sprake van een belangrijk latent potentieel voor de binnenvaart. Elk afbraak-, renovatie- of nieuwbouwproject dient door de (lokale) overheid vergund te worden. In die vergunningen kunnen gemeenten voorwaarden betreffende het aan- en afvoeren van goederen opleggen, bijvoorbeeld via het water indien dat logistiek, praktisch en financieel haalbaar is. De lokale (en ook regionale) overheid heeft daarmee zelf een belangrijk instrument in handen om de modal shift binnen de regio een duwtje in de rug te geven. Via het Charter Werftransport tussen alle gemeenten van de vervoerregio Mechelen en de bouwsector, worden afspraken gemaakt over de aanpak van werfverkeer in de woonkernen en het bijzonder schoolomgevingen.

G3 Gecoördineerde aanpak parkeren met regulering en tarifiering

Aan Hoppinpunten wordt **selectief** omgegaan met het **inrichten van P+R's**. (Zie verder Hoppin, p.36) Voor Hoppinpunten die in de kernen liggen wordt volop ingezet op de fiets als voor- en natransportmiddel en wordt een sturend (ontmoedigend) beleid gevoerd (met uitzondering van enkele parkeerplaatsen voor personen met een handicap).

De wijze waarop de mobiliteit en het parkeren bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt georganiseerd, moet de beoogde veranderingen ondersteunen en versterken. Om ervoor te zorgen dat gemeenten van elkaar kunnen leren en eenzelfde maatstaf gebruiken wordt een leidraad opgemaakt voor een **gebiedsgerichte aanpak rond parkeer- en mobiliteitsnormen** bij nieuwe ontwikkelingen. Die leidraad vertrekt van de eigenheid en de kenmerken van het gebied, want ook hier geldt het principe dat het beleid kan verschillen tussen meer stedelijke en meer landelijke kernen in onze regio. Uitgangspunt van dit nieuwe parkeer- en mobiliteitsbeleid bij ontwikkelingen, is dat wordt geëvolueerd van het louter voorzien van een minimum aan parkeerplaatsen voor de wagen naar het stimuleren van een aanbod aan mobiliteitsalternatieven.

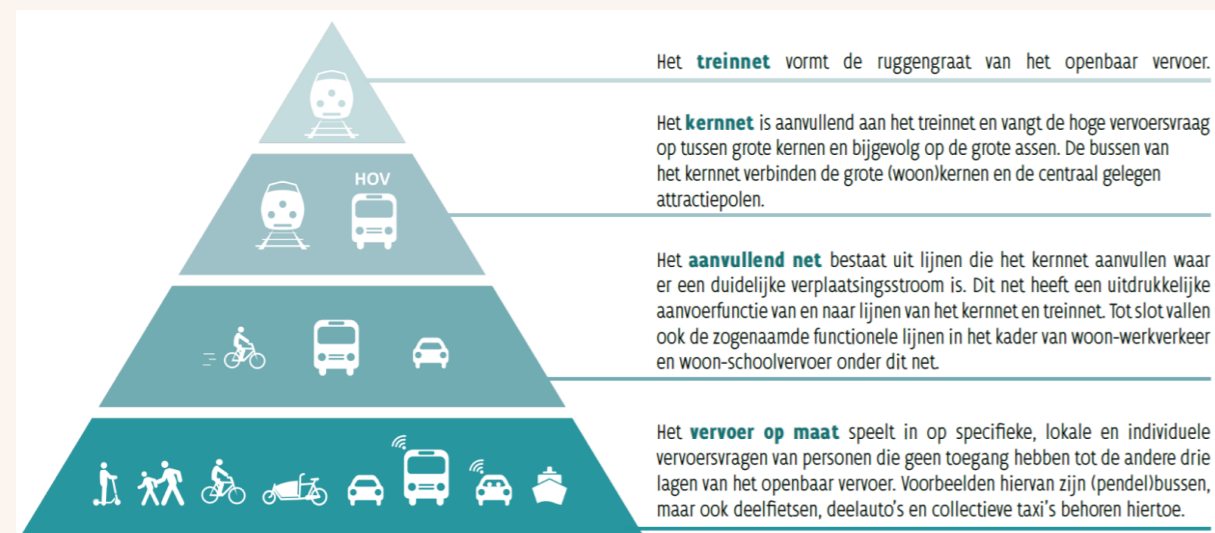
Een groot deel van het openbaar domein wordt in de kernen momenteel nog ingenomen door geparkeerde voertuigen. Om de parkeerdruk op openbaar domein te verminderen en meer ruimte te creëren voor pleinen, terrassen en groen, wordt een geïntegreerd parkeerbeleid ontwikkeld dat inzet op **clustering, sterkere regulering** (blauwe zone, vergunninghouders,...), **prijddifferentiatie** (voor kernen met betalend parkeren: goedkoper aan de rand dan in het centrum), en het stimuleren van een **shift van autobezit naar autogebruik** (waardoor de parkeervraag op termijn met 80% zou kunnen dalen). Een verfijning hiervan is aangewezen in lokale mobiliteitsplannen

OPENBAAR VERVOER

Visie

Schaalsprong openbaar vervoer nodig; een complexe opgave

De regio is in trek en dat zie je in de verwachte toename van inwoners en werkgelegenheid de komende jaren. Die groei kan alleen plaatsvinden als al die mensen zich ook iedere dag kunnen verplaatsen op een duurzame wijze: van en naar hun werk, sportvereniging en familie en vrienden. Het openbaar vervoer in combinatie met fiets en vervoer op maat vervullen hierin een cruciale rol en vormen gezamenlijk een gelaagd openbaar vervoernetwerk. Het openbaar vervoer vormt hiermee de ruggengraat voor de regio, de fiets en deelmobiliteit verzorgen de first- en last-mile bereikbaarheid. Hiermee vormt het openbaar een aantrekkelijk alternatief voor de auto. Gecombineerd bieden ze een breed pallet om de bereikbaarheid van zowel het stedelijk gebied te vergroten alsmede de bereikbaarheid van de omliggende kernen door ze snel en efficiënt te verbinden om zo op een duurzame wijze meer ruimte te scheppen voor kwaliteit en leefbaarheid.



Figuur 6: Gelaagd openbaar vervoer netwerk

Om in 2030 een modal split te behalen van 50/50 zal het openbaar vervoer de komende jaren een schaa sprong moeten gaan maken. Met die schaa sprong wordt een belangrijke stap gezet naar een gelaagd openbaar vervoersnetwerk met een sterke hoogfrequente dragende hoofdstructuur die samen met het lokale netwerk optimaal aansluit bij de wensen van de reiziger. Dit gelaagde netwerk zal, samen met de beoogde groei van het aantal reizigers, ook de capaciteit met ongeveer 70% moeten toenemen en een flinke sprong in kwaliteit maken. Dit is een forse opgave die ook nog eens regio overstijgend is en diverse modi omvat (trein, tram, bus, fiets en vervoer op maat) en dus ook diverse stakeholders en verschillende lagen uit de Vlaamse overheid (zie figuur 1, p. 10). Om tot het gewenste netwerk te komen worden een drietal hoofdprincipes gehanteerd. Deze worden nu verder uitgewerkt.

Spoor en HOV vormen het dragende hoofdnet

Bovenregionaal openbaarvervoersnetwerk:

Op dit niveau is vooral het spoornetwerk zeer bepalend. Het station Mechelen heeft één internationale verbinding naar de stations van Breda, Rotterdam en Amsterdam, NMBS en NS (Nederlandse Spoorwegen) bouwen deze verbinding de komende jaren verder uit qua aanbod en kwaliteit. Verder verbindt het station Mechelen de vervoerregio met verschillende andere interregionale Hoppinpunten in het land via verschillende intercitytreinen. De noord-zuid as met Brussel en Antwerpen is daarbij zeer belangrijk net als de verbinding met Brussels Airport – Zaventem. In de westelijke richting is ook een verbinding naar Gent via Dendermonde mogelijk. Net buiten de vervoerregio bevinden zich ook de interregionale Hoppinpunten van Aarschot en Lier. Het station van Aarschot kent een interregionale treinverbinding met Lier dat op zijn beurt via de trein verbonden is met Mechelen.

Regionaal openbaar vervoersnetwerk:

Op het regionale schaalniveau zetten we in op het versterken van bestaande spoorcorridors en het realiseren van een aantal nieuwe Hoogwaardige Openbare Vervoerscorridors om de regionale ruggengraat van het systeem compleet te maken. Daarnaast geldt dat op diverse spoorverbindingen de beperkte capaciteit verdeeld moet worden over twee groeimarkten: personen- en goederenvervoer. Gezien de multimodale ambities in beide systemen hoog zijn dringt een capaciteitsuitbreiding van het spoor zich op. We zetten daarom in op het versterken van de volgende corridors (met een bijzondere focus op lijn 54)

- Antwerpen – Mechelen – Brussel (lijn 25 & lijn 27)
- Heist op den Berg – Berlaar - Lier/Antwerpen (lijn 16)
- Klein Brabant/Willebroek – Antwerpen (lijn 52)
- Leuven – Mechelen – Dendermonde - Gent (lijn 53)
- Mechelen – Sint Niklaas (lijn 54)
- Heractivering spoorlijn Puurs en Dendermonde

Waar geen rails aanwezig zijn, kiezen we voor het realiseren van regionale verbindingen Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV), wat betekent dat het voldoet aan hoge eisen op het gebied van de doorstroming (hoge gemiddelde rijnsnelheid), betrouwbaarheid, frequentie en comfort.

Zie het onderdeel kwaliteitseisen (p.26) voor de beoogde richtlijnen. We zetten Hoogwaardig Openbaar Vervoer in op significante vervoersrelaties waar de wagen momenteel nog een belangrijk aandeel heeft in de modal split maar waarbij het openbaar vervoer potentie heeft om een belangrijk deel van de vervoervraag over te nemen. Hiervoor is een pakket aan verbindingen nodig om de ruggengraat verder uit te bouwen en om de concurrentie aan te kunnen gaan met de wagen:

- Sneltram A12 doortrekken tot aan het station van Willebroek
- HOV-buscorridor Mechelen – Heist op den Berg (via N15)
- HOV-buscorridor Mechelen – Berchem (via E19)
- HOV-buscorridor Mechelen – Willebroek (via N16)

Een ontsluitend lokaal netwerk wat naadloos aansluit

Binnen de vervoerregio bevinden zich verschillende kernen die als lokale knoop werken. Deze knopen worden als vuistregel niet bediend door de hierboven beschreven ruggengraat. Lokale busverbindingen (het aanvullend net) en vervoer op maat zorgen voor een multimodale bereikbaarheid van deze lokale knooppunten. Versterking van spoor- en HOV-corridors in een gelaagd openbaar vervoer netwerk is onlosmakelijk verbonden met de maatregelen die bij het lokale schaalniveau horen. Met andere woorden spoor en HOV gaan pas renderen als het ontsluitend lokaal netwerk ook in orde is. Daarom kiest de vervoerregio er voor om op het regionaal schaalniveau op de volgende elementen in te zetten:

OPENBAAR VERVOER

- Investeren in stations en toegankelijke stationsomgevingen
- Uitbouw kwalitatieve fietsroutes vanuit stations in alle richtingen;
- Verknoping busvervoer en vervoer op maat met de ruggengraat;
- Deelfietsaanbod in functie van natransport.

Schaalsprong openbaar vervoer en ruimtelijke ontwikkelingen gaan hand in hand

De sterke ruggengraat van het openbaar vervoerssysteem (spoor en HOV) vormt het ideale vestigingsklimaat om de ruimtelijke ontwikkelingsplannen binnen de vervoerregio op te vangen. Door ruimtelijke ontwikkelingen te concentreren langs de ruggengraat van het openbaar vervoerssysteem wordt bijgedragen aan een bundeling van vervoersvraag, een goede doorstroming en efficiënt gebruik van het openbaar vervoerssysteem. Een kwaliteitssprong op het vlak van doorstroming is enkel mogelijk indien er een geïntegreerde aanpak wordt gehanteerd waarbij naast infrastructurele maatregelen (busbaan, lichtenbeïnvloeding, ...) de verlinte omgeving ook ruimtelijk wordt aangepakt (bundelen van inritten, ontsluiting via zijstraten, afbouw en clustering van grootschalige detailhandel,...). De lokale Hoppinpunten op de HOV-buscorridor creëren een vorm van centraliteit en kunnen als toegangspunten tot clusters van bebouwing fungeren met een voetgangersvriendelijke omgeving errond, bijvoorbeeld in Heffen. Hiervoor is wederzijdse afstemming tussen de vervoerregio en de Provincie Antwerpen cruciaal.

Kwaliteitseisen voor het openbaar vervoer

We benoemen hieronder de kwaliteitseisen die passend zijn bij de hiervoor beschreven schaalessprong van het openbaar vervoerssysteem.

	Interregionale treinverbindingen	Regionaal OV-aanbod (trein/sneltram)	HOV-bus
Betrouwbaarheid	Hoge reisbetrouwbaarheid. Performante HOV-corridors uitbouwen door te ontvlechten indien mogelijk. Indien niet mogelijk: gerichte infrastructurele ingrepen in functie van doorstroming en betrouwbaarheid (95%).		
Concurrentiepositie OV tov auto (V/F-ratio)¹	< 1,0	< 1,25	< 1,5
Frequentie	Spits: 4x/uur Dal: 2x/uur Weekend en avond: 2x/uur	Spits: min 6-8x /uur Dal: min 4x /uur Weekend en avond: min 2x/uur	Spits: min 6-8x /uur Dal: min 4x /uur Weekend en avond: min 2x/uur
Amplitude aanbod	5-24h	5-24h	5-24h
Uitstraling	Aantrekkelijke op- en overstappunten.		
Aansluiting	Gegarandeerde aansluitingen.		
Duurzaamheid	Interregionaal: goede overstap vanuit regionale en lokale verbindingen Regionaal: goede overstap op lokale hubs Zo veel mogelijk groene brandstoffen en Zero emissie in steden en kernen.		

¹ De VF-waarde zegt iets over de concurrentiepositie van het OV ten opzichte van de auto. Hierbij wordt doorgaans gerekend inclusief zoektijd voor parkeren en lopen naar de eindbestemming. Bij een waarde kleiner dan 1 is het OV sneller dan de wagen. Een grenswaarde van 1,5 geeft aan dat het OV een aantrekkelijke concurrent van de wagen kan zijn. Hoe lager de waarde hoe beter.

Strategische ingrepen

OV1 Uitbouwen ruggengraat gelaagd openbaar vervoersnetwerk

Het interregionale ov-netwerk wordt in de vervoerregio Mechelen bepaald door het station van Mechelen dat fungeert als een interregionale Hoppinpunt. Op dit niveau is vooral het spoornetwerk zeer bepalend. Het station heeft één internationale verbinding naar het station van Amsterdam. Verder verbindt het station de vervoerregio met verschillende andere interregionale hubs in het land via verschillende intercitytreinen. De noord-zuid as met Brussel en Antwerpen is daarbij zeer belangrijk net als de verbinding met Brussels Airport – Zaventem. In de westelijke richting is ook een verbinding naar Gent via Dendermonde mogelijk. Net buiten de vervoerregio bevinden zich ook de interregionale hubs van Aarschot en Lier. Het station van Aarschot kent een interregionale treinverbinding met Lier dat op zijn beurt via de trein verbonden is met Mechelen. De spoorverbindingen die het interregionale en regionale netwerk bepalen hebben een groot potentieel om het aantal autoverplaatsingen te verminderen en meer duurzame verplaatsingen te genereren. Volgende treincorridors worden versterkt:

- Antwerpen – Mechelen – Brussel (lijn 25 & lijn 27)
- Heist-op-den-Berg – Berlaar - Lier/Antwerpen (lijn 16)
- Klein Brabant/Willebroek – Antwerpen (lijn 52)
- Leuven – Mechelen – Dendermonde - Gent (lijn 53)
- Mechelen – Sint Niklaas > onderdeel van strategische ingreep OV-2 (lijn 54)

Om stations voor alle reizigersgroepen goed bereikbaar te maken dienen alle stations toegankelijk te zijn. Het gaat hierbij niet enkel om de toegankelijkheid van de perrons (2030) maar ook de toegankelijkheid van de treinen vanaf het perron door middel van een gelijkvloerse instap (2040).¹

Verder worden de corridors en hun rol in het netwerk versterkt door op volgende elementen in te zetten:

- Investeren in stations en stationsomgevingen (zie Hoppinpunten, p.38)
- Uitbouw kwalitatieve fietsroutes vanuit stations in alle richtingen
- Verknoping busvervoer en vervoer op maat
- Ruimtelijke ontwikkelingen in stationsomgevingen (waar ruimtelijk wenselijk)
- Deelfietsaanbod in functie van natransport

OV2 Uitbouw spoorcorridor Sint-Niklaas – Mechelen

De spoorlijn 54 maakt de verbinding tussen het station van Mechelen en het station van Sint-Niklaas. Voor de vervoerregio Mechelen is het een belangrijke ontsluiting van de westelijke gemeenten met het centrum van de regio. Het is van belang om voor deze bovenlokale verplaatsing een sterke verbinding te voorzien. Daarom dient er onderzocht te worden of de spoorlijn 54 verder uitgebouwd kan worden, bijvoorbeeld door een (al dan niet gedeeltelijke) ontubbing van de spoorinfrastructuur. Een alternatief zou zijn om een lightrailverbinding te voorzien, al dan niet deels via een aangepast tracé (bv. gewestplantracé voor extra aanleg van de N16). Dit laat toe om een grotere capaciteit op het spoor te voorzien zonder mogelijkheden voor vrachtvervoer via het spoor te beperken. Verder zou een vlotte overstap richting Antwerpen (spoorlijn 52) en Brussel (Brabantnet) de corridor waardevoller kunnen maken. Daarnaast wordt ook de haalbaarheid om de heractivatie van spoorbocht 52/2 onderzocht en de mogelijkheden om een treinverbinding te voorzien tussen Antwerpen - Boom - Willebroek (die eventueel doorrijdt naar Mechelen). De haalbaarheid van het inpassen van twee nieuwe stations in Hombeek (op lijn 53) en Blaasveld (op lijn 54) dient hierbij te worden meegenomen. Vooruitlopend op de realisatie van strategische ingreep OV2 zouden beide stations al gerealiseerd kunnen worden om de dekking van het spoorsysteem te vergroten. Belangrijk is om naast de technische haalbaarheid en inpassing ook de reizigerspotentie te toetsen.

¹ NMBS, Infrabel heeft eigen planprocessen waar vervoerregio Mechelen geen formele invloed op heeft. Het belang wordt wel onderstreept door vervoerregio Mechelen

OPENBAAR VERVOER

OV3 Aanleg sneltram A12 tot Willebroek-station en aansluiting op Brabantnet

In de huidige planvorming eindigt de sneltram bij Willebroek Fort Breendonk. Tussen Willebroek en Bornem zijn er dagelijks circa 3000 autoritten in de ochtendspits. De grootste herkomsten en bestemmingen zijn daar tussen Lokeren bedrijventerrein - Solvay Research & Technology, Zaventem en de ooststrand van Brussel. Het meeste verkeer gebruikt deze route dus om door de vervoerregio te rijden en via de A12 richting het zuiden te gaan. Daarom is een goede verknoping met het Brabantnet essentieel. Concreet betekent dit:

- Doortrekken van sneltram A12 tot aan het station van Willebroek om zo een goede overstap op de oost-west as per spoor te bieden.
- Vlotte overstap mogelijk maken in Willebroek station van sneltram A12 op trein tussen Sint-Niklaas en Mechelen en vice versa. Ook het voor- en natransport naar de ooststrand van Brussel via een hub in Brussel (bijv. Brussel Noord of Zaventem).

Om ook de bewoners van Breendonk goed aan te laten sluiten op de sneltram dient een ontsluitende verbinding gerealiseerd te worden (al dan niet in combinatie met Hoppinpunt) tussen het dorp en de voorziene tramhalte.

OV4 Uitbouw HOV-buscorridor tussen Mechelen en Heist-op-den-Berg (via N15)

In de oriëntatienota werd duidelijk dat de as Mechelen – Putte – Heist-op-den-Berg heel wat verkeer genereert en sterk autogericht is. Een kwalitatief openbaar vervoer aanbod dat voldoende snel en verbindend is, ontbreekt. Met het introduceren van een performante HOV-buscorridor kan hier een antwoord op geboden worden. Openbaar vervoer krijgt daarbij idealiter een eigen baan en voorrang aan de verkeerslichten om een betrouwbare doorstroming te garanderen.

Gelet op het beperkte profiel van de bestaande N15 en de complexiteit van dit vraagstuk, is het aangewezen om een tracéstudie te starten om te kijken naar de benodigde infrastructuur en doorstromingsmaatregelen om de corridor op HOV-kwaliteit te krijgen. In afstemming met vervoerregio Kempen kan het nuttig zijn om een doortrekking mee te nemen tot Herentals.

OV5 Uitbouw HOV-buscorridor tussen Mechelen – Mechelen Zuid – Mechelen Noord – Kontich – UZA -Berchem (via E19)

De spoorlijn tussen Mechelen en Antwerpen loopt aan de oostzijde van Mechelen en Kontich om zo via Mortsel Berchem te bereiken. Er liggen echter ook rond de E19 heel wat bestemmingen zoals de leisure- en bedrijvencolier Mechelen-Zuid, Mechelen-Noord, Satenrozen Kontich en het UZA in Edegem. Die laatste zal op termijn aangetakt worden op het tramnetwerk van Antwerpen. Vanuit de vervoerregio Antwerpen wordt voorgesteld om op de E19 een snelbus in te leggen tussen Berchem en Kontich P+R. Door deze snelbus verder door te trekken via Mechelen-Noord (halte te integreren in herstructurering Battelcomplex) en Mechelen-Zuid tot aan het station van Mechelen ontstaat vanuit de stedelijke centra van Mechelen en Berchem een directe verbinding naar al deze attractiepolen en directe connectie met het tramnetwerk in de zuidrand van Antwerpen.

Om de beoogde potentie goed te ontsluiten conform de in de oriëntatienota geformuleerde richtlijnen is het goed om een tracéstudie te starten om te kijken naar de benodigde infrastructuur en doorstromingsmaatregelen om de corridor op HOV-kwaliteit te krijgen.

OV6 Uitbouw HOV-buscorridor tussen Mechelen en Willebroek gekoppeld aan ruimtelijke herstructurering verlinting

Door ruimtelijke ontwikkelingen te concentreren langs de nieuw te realiseren HOV-buscorridor wordt bijgedragen aan een bundeling van vervoersvraag, een goede doorstroming en efficiënt gebruik van het OV-systeem. Tussen Mechelen en Willebroek zijn er heel wat verplaatsingen. De N16 vormt nagenoeg de enige directe verbinding. De combinatie van de sterke verlinting met zowel woningen als grootschalige detailhandel en druk auto- en vrachtverkeer zorgt voor

structurele filevorming op grote delen van de dag. De bus staat mee in de file.

Om de beoogde potentie goed te ontsluiten conform de in de oriëntatienota geformuleerde richtlijnen is het goed om een tracéstudie te starten om te kijken naar de benodigde infrastructuur en doorstromingsmaatregelen om de corridor op HOV-kwaliteit te krijgen. Ook hier is de relatie met de aanpassing van het Battelcomplex van tel.

OV7 Heractiveren spoorlijn Puurs – Dendermonde

Tussen Puurs en Dendermonde ligt een spoorlijn die buiten dienst is gesteld en enkel nog een toeristisch gebruik kent (stoomtrein). Het onderzoek rond de haalbaarheid om de spoorlijn te heractiveren is opgenomen in de Vlaamse spoorstrategie. Bij heringebruikname zou de spoorverbinding tussen Antwerpen en Puurs doorgetrokken kunnen worden tot in Dendermonde of Aalst met stations in Oppuurs, Sint-Amands en Baasrode (vervoerregio Aalst). Nabijheid en multimodaal ontsloten ontwikkeling van bedrijvigheid (in Briel) kan ervoor zorgen dat de vervoersvraag die momenteel vrij laag is, wordt versterkt.

WENSNETWERK OPENBAAR VERVOER



LEGENDE

	Interregionaal	Hoppinpunten
	Regionaal	
	Lokaal	
	Buurt (in netwerklogica)	
	Uitbouw P+R functie	
	Goedgekeurd OV net	Netwerken
	HOV bus	
	Spoor	
	Verbindingswegen	
	Gemeentegrens	

KAART 2 - TREIN, SNELTRAM EN HOV BUSNETWERK ALS RUGGENGRAAT VERVOERREGIO MECHELEN

disclaimer: De getoonde tracés liggen nog niet vast

Gewenst netwerk

Mede dankzij de opkomst van elektrische fietsen en speed pedelecs heeft het fietsen een groot potentieel om binnen de Vervoerregio bij te dragen aan de modal shift. De fiets is steeds vaker een volwaardig vervoermiddel, zowel voor verplaatsingen in de kernen alsook voor de langere afstanden. Ten opzichte van een personenwagen is het een betaalbaar en dus toegankelijk en inclusief vervoersmiddel. De fiets is zeer vriendelijk voor de kwaliteit van de leefomgeving gezien er geen overlast is in de vorm van geluid of uitstoot. De fietser blijft echter een kwetsbare weggebruiker. Om het aantal verkeersongevallen te doen dalen moet de fietser beschermd worden en moet een veilig netwerk aangeboden worden. Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk vormt een fijnmazig en sterk uitgebouwd fietsnetwerk dat steden, kernen en attractiepolen met elkaar verbindt via kwaliteitsvolle en veilige routes en infrastructuur. Deze routes beantwoorden aan de diverse behoeften van verschillende types fietsers: lange afstanden via op een zichzelf staande fietssnelweg, middellange afstanden via fietspaden langs drukke verkeersassen, of rustiger fietsen via autoluwe fietsroutes. De vervoerregio zet in op de verdere uitbouw en versterking van dit netwerk.



Strategische ingrepen

F1 Uitbouw en optimalisatie hoogwaardige regionale fietsverbindingen (fietssnelwegen en andere)

Binnen de vervoerregio Mechelen liggen het interregionale Hoppinpunt station Mechelen en de andere regionale Hoppinpunten telkens op een afstand van ongeveer 7,5 kilometer van elkaar. Het netwerk van fietssnelwegen heeft het potentieel om deze knopen met elkaar te verbinden. Gewone en elektrische fietsen laten toe om deze afstanden te overbruggen, mits comfortabele en veilige fietsroutes. Een eerste stap in deze strategische ingreep zit er in het netwerk aan fietssnelwegen verder te vervolledigen tegen 2030 en de aantakking van het lokale fietsnetwerk goed aan te sluiten op deze fietssnelwegen, met een 'visgraat-structuur'. Concreet gaat het over de uitbouw en optimalisatie van:

- F1 Antwerpen-Mechelen-Brussel
- F104 Lier-Aarschot
- F18 Mechelen-Sint-Niklaas
- F19 Boom-Dendermonde
- F23 Boom-Vilvoorde-Brussel
- F28 Boom-Brussel (via A12)
- F44 Gent-Mechelen
- F8 Leuven-Mechelen

Een missing link in het netwerk van fietssnelwegen bestaat tussen Mechelen en Heist-op-den-Berg. Deze verbinding laat een maasverfijning toe in het netwerk van fietssnelwegen. Voor realisatie kan gebruik gemaakt worden van de N15 en/of een parallelle autoluwe route worden ontwikkeld. De haalbaarheid hiervan is te onderzoeken.

F2 Uitbouw hoogwaardig fietsnetwerk voor middellange afstand

In de vervoerregio Mechelen stellen we vast dat er momenteel nog veel verplaatsingen van minder dan 7,5 kilometer met de wagen gebeuren. De fiets vormt op deze afstand, zeker door de opkomst van de e-fiets, een interessant en duurzaam alternatief. Om meer mensen te overtuigen dergelijke verplaatsingen met de fiets te maken wordt geïnvesteerd in de kwaliteit en samenhang van het fietsnetwerk. Eerste stappen zijn onder meer de uitbouw van een voorstedelijk fietsnetwerk rond Mechelen met onder meer een nieuwe verbinding in Sint-Katelijne-Waver bij de realisatie van een nieuwe kruising langs de R6 en de optimalisatie van het fietspad langsheen de N15 tussen Bonheiden en site De Nekker.

Kwaliteit en samenhang gebeurt niet door louter nieuwe en betere fietspaden aan te leggen, maar ook door in de interlokale mazen op het lokaal wegennet, kleinschalige maatregelen te nemen waardoor verkeersluwe en fietsvriendelijke mazen ontstaan (zie W3 gebiedsgerichte aanpak lokaal wegennet, p. 45). Een verfijning hiervan is aangewezen in lokale mobiliteitsplannen.

F3 Opheffen barrières

Verschillende fysieke barrières vergroten de omrijfactor voor fietsers binnen de vervoerregio. Het gaat onder andere over de A12, de noordelijke N16, E19, R6 en waterwegen zoals het Zeekanaal, Dijle, Rupel en de Nete. We kruisen deze barrières door de aanleg van fietstunnels, -bruggen of veerdiensten.

Het opheffen van deze barrières is uitdagend. Daarom worden ze meegelift met de realisatie van grootschalige weg- en spoorinfrastructuurprojecten (bv. rond E19, A12, spoorlijn 54). Belangrijk aandachtspunt is om bij aanvang van die infrastructuurprojecten te weten waar de fietssnelweg of fietsverbinding net komt te liggen (aan welke zijde van een spoorweg of brug). Vaak is hiervoor eerst een tracéstudie nodig.




Tot slot, Infrabel zet in functie van veiligheid in op het beperken van het aantal gelijkgrondse overwegen. De vervoerregio wenst de fijnmazigheid van het fietsnetwerk te behouden en vraagt bij het afschaffen van overwegen een ongelijkvloerse fietskruising te voorzien. Voor autoverkeer kan een grotere omrijfactor wel aanvaardbaar zijn.

WENSNETWERK FIETS



KAART 2 – GEWENST FIETSNETWERK VERVOERREGIO MECHELEN
disclaimer: De getoonde tracés liggen nog niet vast

LEGENDE

	Hoogwaardige fietsverbinding
	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
	Veerdiensten
	Gemeentegrens

HOPPINPUNTEN

Gewenst netwerk

Hoppinpunten zijn dé **schakelpunten** van het meerledig en multimodaal mobiliteitssysteem in de regio en faciliteren een kwalitatieve op- en overstap. Afhankelijk van het mobiliteitsaanbod, het belang in het netwerk en de invloeds- of aantrekkingszone van een punt, selecteert de vervoerregio Hoppinpunten op volgende niveaus:

- Het station van Mechelen werkt als dé **interregionale** draaischijf van het toekomstige mobiliteitssysteem in vervoerregio Mechelen. Het stationsproject zal vóór 2030 gerealiseerd zijn.
- Uitbouwen van **regionale Hoppinpunten** gelinkt aan een regionaal OV-aanbod en op plekken die een strategische rol spelen in de regio.
- Uitbouwen van **lokale en buurt Hoppinpunten** in kernen en lokale aantrekkingspunten. De kwaliteit en samenhang van het netwerk staat hierbij voorop. Die hangt samen met de uitbouw van het hoogwaardig openbaarvervoeraanbod en de verknoping van fiets- en wandelroutes in de Hoppinpunten.

We streven hierbij naar:

- Het creëren van kwalitatieve overstappunten ter ondersteuning van het combimobiliteitsbeleid
- Het uitbouwen van het Hoppinpunt volgens de ontwerpwijzer, met sterke nadruk op een kwaliteitssprong in parkeermogelijkheden voor buitenmaatse en elektrische fietsen.
- Het garanderen van een goede toegankelijkheid voor alle modi en alle typen van reizigers.
- Het aangrijpen van Hoppinpunten voor meer kwaliteitsvolle en ontharde publieke ruimte.
- Het integreren van Hoppinpunten in een samenhangende aanpak naar een mental shift bij specifieke doelgroepen.
- Het uitbouwen van park & ride voorzieningen louter op een beperkt aantal locaties die hier geschikt voor zijn.
- Het integreren van duurzame en klimaatrobuuste ingrepen (bv. groendaken op wachtplaatsen, integratie zonnepanelen bij laadinfrastructuur op P+R voorzieningen).



Strategische ingrepen

H1 Uitbouw station Mechelen tot interregionaal Hoppinpunt

Bij de uitbouw van de interregionale draaischijf van de vervoerregio, streven we om:

- Een goede overstap te garanderen op interregionale knopen buiten de Vervoerregio zoals Sint-Niklaas (Vervoerregio Waasland), Lier (Vervoerregio Antwerpen) en Leuven (Vervoerregio Leuven) om langere treinverplaatsingen te stimuleren.
- Toegankelijkheid te verbeteren (liften, hellingen toegankelijk met koffers).
- Het station Mechelen sterk fysiek te integreren met het knooppunt waar het regionale kernnet en aanvullend net samenkomt.

H2 Uitbouw regionale, lokale en buurt Hoppinpunten met veilige fietsenstallingen

Ook de uitbouw van regionale, lokale en buurt-Hoppinpunten is van groot belang en zou ook realiseerbaar moeten zijn tegen 2030. De kwaliteit en verknoping van openbaar vervoer, fiets en wandelroutes staat hier voorop. Ter hoogte van het Hoppinpunt is de integrale toegankelijkheid van de publieke ruimte essentieel. Aan elk Hoppinpunt worden veilige fietsenstallingen voorzien voor een toenemende variëteit aan fietsen met inbegrip van oplossingen voor het veilig stallen van vaak duurdere elektrische fietsen. Gebiedsgericht liggen kansen om Hoppinpunten als hefboom aan te grijpen naar stedenbouwkundige opwaardering, ontharding en een mental shift bij specifieke doelgroepen.

De trekker van het Hoppinpunt is afhankelijk van de verantwoordelijke wegbeheerder. Dit is ofwel het Agentschap Wegen en Verkeer of de gemeente (Verdere verfijning is aangewezen in lokale mobiliteitsplannen). Een overzicht van reeds aangeduide Hoppinpunten is opgenomen als bijlage G van het regionaal mobiliteitsplan.

H3 Uitbouw selectief aanbod van Hoppinpunten met P+R aanbod

De combinatie auto – openbaar vervoer wordt selectief gefaciliteerd, zij het niet overal. Buurt en lokale Hoppinpunten worden meestal vanuit nabijheidslogica aangeduid, waardoor aangenomen wordt dat die probleemloos te voet en/of met (e-)fiets te bereiken zijn. Om te vermijden dat er rond Hoppinpunten gelegen in kernen bijkomende parkeerdruk ontstaat, worden Park & Ride voorzieningen enkel verder uitgebouwd op locaties die hier geschikt voor zijn: Mechelen station, Mechelen Keerdok, Mechelen-Zuid, Fort van Breendonk.

Voor Hoppinpunten die in de kernen liggen wordt volop ingezet op de fiets als voor- en natransportmiddel en wordt een sturend (ontmoedigend) beleid gevoerd (met uitzondering van enkele parkeerplaatsen voor andersvaliden). Om de parkeerbehoefte langs nieuwe HOV-assen op te vangen, kunnen op specifieke locaties buiten de kernen kleine P+R-voorzieningen worden uitgebouwd. Heel wat stations liggen in de kern en beschikken vandaag over een pendelparking die de combinatie auto – trein mogelijk maakt. Het is de ambitie om de beoogde groei van reizigers in deze stations op te vangen door het stimuleren van de (e-)fiets als voortransportmiddel. Dit betekent dat hier volop ingezet wordt op het verder uitbouwen van fietsroutes die verknopen in het station en op meer en betere fietsenstallingen. Een verfijning hiervan is aangewezen in lokale mobiliteitsplannen.

WENSNETWERK HOPPINPUNTEN



LEGENDE

	Interregionaal	Hoppinpunten
	Regionaal	
	Lokaal	
	Buurt (in netwerklogica)	
	Uitbouw P+R functie	
	Goedgekeurd OV net	Netwerken
	HOV bus	
	Spoor	
	Verbindingswegen	
	Gemeentegrens	

KAART 4 – GEWENST NETWERK HOPPINPUNTEN VERVOERREGIO MECHELEN
 disclaimer: De getoonde tracés fiets en openbaar vervoer liggen nog niet vast

RUIMTE

Samenhang tussen ruimte en mobiliteit versterken

De ruimtelijke ontwikkeling en het mobiliteitssysteem hangen sterk met elkaar samen. Om de leefkwaliteit en multimodale bereikbaarheid in de vervoerregio te verbeteren is, het noodzakelijk om het beleid tussen ruimte en mobiliteit goed op elkaar af te stemmen en projecten geïntegreerd aan te pakken. Er is meer sturing nodig, op basis van ruimtelijke principes, gericht op het tegengaan van versnippering en het versterken van nabijheid door in te zetten op levendige kernen en multimodale knopen zoals beschreven en verder uitgewerkt in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en de ruimtelijke beleidsplannen van de provincie Antwerpen¹ en Vlaams-Brabant². Dit komt niet enkel de ruimtelijke kwaliteit ten goede, maar zorgt ook voor meer korte verplaatsingen die te voet of met de fiets kunnen worden afgelegd en sterker gebundelde vervoersstromen die de efficiëntie en slagkracht van het openbaar vervoer versterken.

Voor het toekomstig ruimtelijk beleid stelt de vervoerregio Mechelen het voornaamste doel om de 'urban sprawl' te verminderen door het verhogen van het ruimtelijk rendement op weloverwogen plekken. De partners verenigd in de vervoerregio stellen alles in het werk om nieuwe mobiliteitsbehoevende ontwikkelingen te voorzien op locaties met een hoge "knooppuntwaarde", nabij bestaande voorzieningen en/of openbaar vervoerhaltes. Daardoor wordt nabijheid een troef die sterker kan worden uitgespeeld. En dit alles met aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving.



¹ Meer info: zie <https://www.provincieantwerpen.be/aanbod/drem/dienst-ruimtelijke-planning/beleidsplan-ruimte.html>

² Meer info: zie <https://ruimtevoorvlaamsbrabant.be/>

Strategische ingrepen

R1 Kernversterking en nabijheid op maat van voetganger en fietsers

De vervoerregio stelt zichzelf een aantal targets wat betreft leefkwaliteit. Het stimuleren van nabijheid speelt daarop in. Een doordacht ruimtelijk beleid zorgt ervoor dat de groei wordt opgevangen op plekken waar de nabijheid van functies en voorzieningen groot is en een brede waaier aan vervoersalternatieven aanwezig is waardoor mensen geen eigen auto nodig hebben. Dit vertaalt zich in een beleid van lokale besturen gericht op kernversterking en nabijheid op maat van voetgangers en fietsers.

Rustig verblijven en flaneren staat dan voorop in de kern. Er is meer ruimte om te spelen, meer ruimte voor groen en blauw, minder lucht- en geluidsvervuiling. Gemotoriseerde en elektrische voertuigen zijn er te gast. De infrastructuur die daarbij hoort, is niet verkeertechnisch, maar eenvoudig en sober. We gebruiken daarom de hefboomen van lokaal mobiliteitsbeleid in sturend parkeerbeleid (G3, p.24; R2, p. 43), (her)inrichting lokaal wegennet (W3, p. 47) en aanleg van Hoppinpunten (H2, p. 40) om kwaliteit van openbare ruimte te verhogen.

Parkeren voor bezoekers wordt geconcentreerd in goed bereikbare locaties met duidelijke routeverwijzing om het zoekverkeer te beperken. De uitbouw van publieke laadinfrastructuur voor personenwagens maken we toekomstbestendig door maximaal te clusteren op strategische locaties (bv. buurtparkings).

R2 Mobiliteitstransities versterken bij nieuwe ontwikkelingen

Bij de ontwikkeling van nieuwe gebieden, woningen of bedrijven is een hoge ambitie stellen op het gebied van duurzame mobiliteit essentieel om de mobiliteitstransitie te kunnen verwezenlijken.

Multimodale bereikbaarheid speelt een steeds grotere rol en er zal minder ruimte worden voorzien voor autoparking en meer voor fietsparkeren. Net op de locaties waar het openbaar vervoer en fiets een eerlijk alternatief vormen, zijn kansen voor een modal shift groot. Dit geldt voor alle types van ontwikkelingen. Om de mobiliteitstransitie te versterken bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zal de regio (doorvertaald in lokale mobiliteitsplannen) zich richten op een aantal zaken:

- Van parkeernorm naar mobiliteitsnorm: Het gaat niet slechts over het parkeren van een auto maar om de bereikbaarheid in zijn geheel. Fietsparkeren zal ook meegenomen moeten worden als ontwikkelnorm, net zoals de bereikbaarheid van de ontwikkellocatie met het openbaar vervoer, deelmobiliteit of vervoer op maat. Projecten zijn ook sterke hefboomen om de duurzame verplaatsingsmogelijkheden in de omgeving te verbeteren, een ontwikkelaar kan het aanbod op een Hoppinpunt (deels) financieren.
- Van autobezit naar combigebruik: Juist op locaties waar ook alternatieve vervoerswijzen aanwezig zijn, hoeft niet elke bewoner een auto te bezitten. Bij nieuwe ontwikkellocaties voor woningen en kantoren zal hier extra op ingezet worden. Ter ondersteuning daarbij is weloverwogen mobiliteitsmanagement (G1, p. 23) essentieel om toekomstige bewoners, werknemers en bezoekers te enthousiasmeren om de stap te zetten naar meer duurzame modi. Hier is een belangrijke rol weggelegd voor de ontwikkelaars in dialoog met vergunningverlenende overheden.

R3 Gericht ontwikkelen en verdichten in kernen rond OV

Gericht ontwikkelen en verdichten in kernen, is niet los te koppelen met de uitbouw van (hoogwaardig) openbaar vervoer: bv. het clusteren van handelsactiviteiten zorgt voor minder in- en uitritten waardoor de doorstroming verbetert. Anderzijds zorgt de (H)OV-verbinding voor een meer multimodale bereikbaarheid waardoor de halte of het Hoppinpunt een nieuwe centraliteit kan vormen.

De vervoerregio zet actief in op Transit Oriented Development (TOD). Daarbij is een zorgvuldig locatiebeleid, vooral voor (boven)regionale functies en voorzieningen, essentieel. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen concentreren zich in de directe omgeving van multimodale mobiliteitsknopen of omgekeerd worden nieuwe mobiliteitsknopen gerealiseerd op plekken waar al veel bestemmingen zijn geconcentreerd. De gebieden rond mobiliteitsknopen hebben de potentie om zich te ontwikkelen tot levendige plekken met hogere bebouwingsdichtheden, gemengde functies en een publieke ruimte op mensmaat. Een verfijning hiervan is aangewezen in lokale mobiliteits en ruimteplannen

R4 Clusteren van logistieke functies en bedrijvigheid

De juiste functie op de juiste plaats helpt duurzame vervoerskeuzes te maken. We zorgen ervoor dat op termijn geen enkel bedrijf nog zonevreemd is en logistieke functies en bedrijvigheid geclusterd worden, bij voorkeur op multimodaal ontsloten locaties. Het locatiebeleid helpt goederenstromen te bundelen, waardoor minder leeg gereden wordt en kansen ontstaan voor spoor en binnenvaart. Een 'juiste' locatie van bedrijvigheid houdt de (voor- en na) transporten over de weg kort, wat de overlast voor de omgeving zoveel mogelijk beperkt. Deze strategische ingreep overstijgt de vervoerregio – lokale besturen hebben nood aan tools van hogere overheden om dit op een economisch en sociaal verantwoorde manier waar te maken.

Rond slimme distributie wil de vervoerregio actief op zoek gaan naar geschikte locaties om transitpunten te organiseren (L3, p.49). Bij de ruimtelijke inplanting dient rekening gehouden te worden met een zo duurzaam mogelijke beleving van de hub en distributie vanuit de hub. Transitpunten worden bijvoorbeeld best ingericht op fietsafstand van het centrum, maar moeten zo gepositioneerd worden dat hun beleving de verkeersleefbaarheid in de omgeving niet in het gedrang brengt.

R5 Verdere verlinting tegengaan en bestaande handelslinten herstructureren

Een kwaliteitssprong op vlak van doorstroming is enkel mogelijk indien er een geïntegreerde aanpak wordt gehanteerd waarbij naast infrastructurele maatregelen (busbaan, lichtenbeïnvloeding, ...) de verlinte omgeving ook ruimtelijk wordt aangepakt (bundelen van inritten, ontsluiting via zijstraten, afbouw en clustering van grootschalige detailhandel,...).

Ruimtelijke ontwikkelingen in slecht bereikbare zones ondergraven het functioneren van het mobiliteitssysteem en moeten worden tegengegaan, ook in het belang voor de verkeersveiligheid door het beperken van conflictpunten. De afweging kan niet louter door de vervoerregio gemaakt worden, maar ligt bij de partners die bevoegd zijn voor ruimtelijke ordening: Vlaanderen, de provincies en de gemeenten.

Gewenst netwerk

De nieuwe Vlaamse wegencategorisering streeft naar een verhoogde verkeersveiligheid en een robuustere verkeersstructuur. Een optimalisatie van het hoofd-, regionaal en interlokaal wegennet moet hier voor zorgen. Deze dragende structuur vormt ook de ruggengraat voor het vrachtroutenetwerk. Het is niet de bedoeling om hiermee extra capaciteit te creëren, maar wel om het auto- en vrachtverkeer dat nu veelal gebruik maakt van lokale wegen te verschuiven naar veiligere en beter uitgeruste wegen. Daarom gaat de optimalisatie van de dragende structuur gepaard met een gebiedsgerichte aanpak van het lokaal wegennet waarbij maatregelen worden genomen waarmee sluipverkeer wordt geweerd en de leef- en verblijfskwaliteit in kernen en woonwijken wordt verhoogd. Kleine, zorgvuldig gekozen ingrepen bieden ook de mogelijkheid om aantrekkelijke autoluwe fietstrajecten te realiseren die ingepast kunnen worden in het fietsnetwerk. De gebiedsgerichte aanpak van het lokaal wegennet komt dus niet enkel omwonenden, maar ook fietsers ten goede.

We bouwen het wegennet hiërarchisch op zodat elk niveau bijdraagt aan de tweeledige ambitie om de **bereikbaarheid** van de regio te garanderen én de **leefbaarheid** van de woonomgevingen te verbeteren:

Strategische ingrepen

W1 Optimalisatie hoofdwegennet

Het hoofdwegennet vormt de drager voor doorgaand verkeer en de selectie gebeurt op Vlaams niveau. Deze is in ontwerp en werd aan de vervoerregio bezorgd voor advies. De E19 behoort als TEN-route tot het Europese hoofdwegennet. De A12 Antwerpen – Brussel en de N16 tussen Willebroek en Sint-Niklaas behoren tot het Vlaams hoofdwegennet. Op deze wegen wordt de doorstroming gegarandeerd. De N16 kan richting het westen de regio ontsluiten op dit niveau. De N16 bevat tussen Willebroek en Mechelen in tegenstelling tot het wegvak tussen Willebroek en Sint-Niklaas vooral regionaal verkeer (>60% verkeer). Net zoals tussen Mechelen en Leuven is er voor de verbinding tussen Mechelen en Sint-Niklaas een even snel alternatief via het hoofdwegennet. In de praktijk is op deze route vooral de Kennedytunnel een belangrijke bottleneck. Door de aanleg van de Oosterweelverbinding wordt capaciteit van het hoofdwegennet gevoelig uitgebreid en vergroot de robuustheid van het wegennet. Het is dan ook meer aangewezen om de beperkte omgevingscapaciteit van de N16 tussen Willebroek en Mechelen in te zetten voor regionale verplaatsingen (auto, fiets en openbaar vervoer), dan voor bovenregionaal verkeer. De vervoerregio stelt daarom voor om dit wegvak niet als Vlaamse hoofdweg, maar als regionale weg te selecteren.

Verder zijn strategische ingrepen op het hoofdwegennet:

- De verknoping van de A12 met de N16 verbeteren
- De A12 omvormen tot hoofdweg
- De N16 Puurs-Bornem omvormen
- De herinrichting van de op- en afrittencomplexen van de E19 (inclusief een verzamelweg tussen Noord en Zuid)

W2 Optimalisatie regionale en interlokale wegen

Het dragend netwerk bestaat uit regionale wegen en interlokale wegen. Samen ontsluiten ze de belangrijkste regionale recreatieve en economische attractiepolen.

De regionale wegen N17, N16 (Mechelen-Willebroek), R6, N15, N10, N26 tot N267 vormen enerzijds verbindingen tussen gemeenten onderling en het hoofdwegennet en anderzijds tussen het hoofdwegennet en de regionale logistieke knopen.

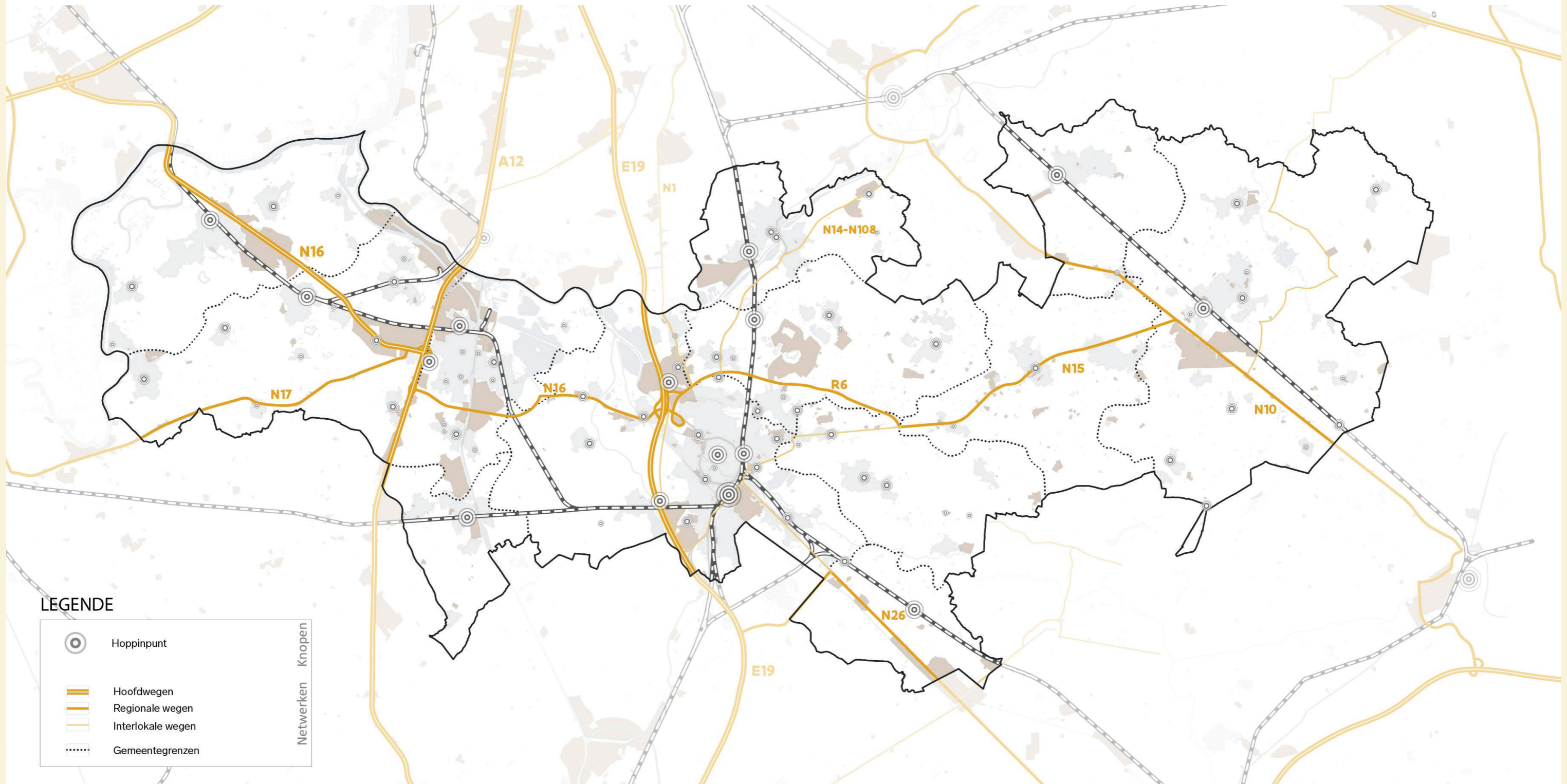
De interlokale wegen verbinden niet-aanpalende gemeenten. Strategische ingrepen hier zijn: de aangelegde Tangent, optimalisatie van de verknoping N108-R16 in Lier (binnen vervoerregio Antwerpen) en het doortrekken van de Uilmolenweg parallel aan de E19, verbonden aan de aanpassing van het Battelcomplex.

W3 Gebiedsgerichte aanpak lokaal wegennet

De selectie en inrichting van het wegennetwerk heeft een grote invloed op de omgevingskwaliteit, kent een sterke onthardingspotentie en kan een groot effect hebben op de verkeersveiligheid. Het is op het onderliggend wegennet dat grote autostromen vaak voor heel wat hinder en overlast zorgen en dat conflicten met fietsverkeer en openbaar vervoer optreden. Systematisch moet het lokaal wegennet dus minder aantrekkelijk worden voor doorgaand auto- en vrachtverkeer. De interlokale mazen vormen mobiliteitskamers die niet of moeilijk doordringbaar zijn voor doorgaand verkeer.

In samenwerking met buurregio's, worden gemeenten aangespoord om een gebiedsgerichte programmawerking, doorvertaald in lokale mobiliteitsplanning, op te zetten om zo'n verkeersluwe en fietsvriendelijke mazen te realiseren. Dit is een aanpak waarbij maatregelen worden genomen om sluipverkeer te weren, om de verblijfskwaliteit in kernen en woonwijken te verhogen en om in te zetten op de onthardingspotentie die het herinrichten van het lokaal wegennet biedt. Kleine zorgvuldige ingrepen bieden ook de mogelijkheid om aantrekkelijke autoluwe fietstrajecten te realiseren die ingepast worden in het fietsnetwerk.

WEGENNET



LEGENDE

	Hoppinpunt	Netwerken	Knopen
	Hoofdwegen		
	Regionale wegen		
	Interlokale wegen		
	Gemeentegrenzen		

KAART 5 – GEWENST WEGENNETWERK

LOGISTIEK

Gewenst multimodaal netwerk en logistieke knopen

De vervoerregio tracht de duurzame bereikbaarheid van de regio voor goederenstromen te garanderen zonder dat dat ten koste gaat van de verkeersleefbaarheid en -veiligheid in woonomgevingen. Het regionaal mobiliteitsplan ondersteunt de verdere uitbouw en bundeling van goederenstromen in logistieke knooppunten en bestaande kaaimuren.

Slimme distributie vertaalt zich in de vervoerregio in verschillende schaalniveaus met ingrepen die tegen 2030 haalbaar moeten zijn. Mechelen wil voorop blijven lopen op niveau van zero-emissie stadslogistiek wat niet enkel de stad, maar ook de ruimere regio ten goede kan komen. Daarnaast wordt ingezet op het sterker bundelen van B2C-goederenstromen door de uitbouw van pick-upvoorzieningen aan Hoppinpunten.

Een thema dat vanuit leefkwaliteit ook belangrijk wordt gevonden is een regionaal gecoördineerde aanpak van vrachtwagenparkeren.

Tot slot bepaalt het vrachtroutenetwerk waar we vrachtstromen willen faciliteren. Het bestendigen van **hoofdvrachtroutes** op het hoofdwegennet tussen economische polen en internationale en nationale poorten. **Regionale vrachtroutes** verbinden regionale bedrijventerreinen en multimodale knopen. Lokale bedrijventerreinen worden ontsloten via **aanrijroutes** binnen het raster van de hoofd-, regionale en interlokale wegen. Op het lokaal wegennet worden binnen de interlokale mazen, waar nodig gebiedsgericht en gecoördineerde vrachtmilderende en vrachtwerende maatregelen getroffen om doorgaand sluipverkeer te weren uit woonomgevingen.

Strategische ingrepen

L1 Behoud en ontwikkeling van logistieke knooppunten

De vervoerregio Mechelen heeft met zijn bestaande containerterminal langs het zeekanaal Brussel-Schelde en de spoorterminal in Muizen unieke troeven in handen om in de regio (en omliggende regio's) diffuse vrachtstromen te bundelen en over te slaan naar spoor en waterwegen. Als vervoerregio zorgen we ervoor dat we deze troeven in de toekomst zeker behouden en waar mogelijk verder uitspelen. Om multimodaliteit alle kansen te bieden, waken we er ook over dat andere multimodaal ontsloten terreinen zoals het trimodaal platform in Puurs, effectief ontwikkeld worden voor multimodale activiteiten.

- De containerterminal in Willebroek is een succesverhaal, met een overslag van 140.000 TEU¹ in 2019 en de ambitie om uit te breiden richting 240.000 TEU. Om de multimodale ambities waar te maken, is het dan ook cruciaal dat de terminal bestendig wordt en kan groeien.
- Ook investeringen in de spoorterminal van Muizen kunnen bijdragen aan de realisatie van de multimodale ambities. Bij een toenemend aantal transporten is het ook belangrijk om de terminal te verzoenen met de omliggende buurt. Het rangeren, laden en lossen van treinen brengt (geluids)overlast met zich mee die tot een minimum beperkt dient te worden om de terminal ook de komende decennia duurzaam in te bedden.
- Ook in Puurs ter hoogte van de Nijverheidsstraat, bieden zich opportuniteiten. Dit is één van de enige locaties inlands die in Vlaanderen trimodaal ontsloten kan worden. Het blijkt in de praktijk echter moeilijk om bedrijven te overtuigen gebruik te maken van duurzame modi. De vervoerregio zal blijvend werk maken van een mental shift en moet voorkomen dat in tussentijd de ontwikkelingsmogelijkheden van het trimodaal platform gehypothekeerd zouden worden.

L2 Sensibiliseren aanvullend gebruik bestaande kaaimuren

Binnen de regio zijn reeds verschillende kaaimuren aanwezig. Het gaat zowel over publieke kaaimuren als kaaimuren die in concessie gegeven zijn door de Vlaamse Waterweg. Deze laatste zijn via een PPS-formule tot stand gekomen, waarbij de private partij het engagement aangaat om bepaalde volumes over te slaan. Naast eigen volumes, mogen ook volumes van derden in rekening gebracht worden.

Om de modal shift verder te ondersteunen dienen zowel de concessionarissen als bedrijven binnen de regio blijvend gesensibiliseerd te worden om samen gebruik te maken van de kaaimuren.

L3 Uitbouw slimme distributie

Slimme distributie binnen de vervoerregio spitst zich vandaag vooral toe op beleving binnen de stad Mechelen, maar kent sterke potentie om door te groeien en zo ook andere delen van de vervoerregio te beleveren. De last-mile problematiek bestaat ook buiten de stad en uit onderzoek blijkt dat samenwerking voor last mile leveringen ook in landelijke gebieden loont².

Door de koppeling te maken met de uitbouw van regionale, lokale en buurt Hoppinpunten (H02) kan de beleving van kleinere pakketten binnen de vervoerregio geoptimaliseerd worden. In plaats van pakketjes van deur tot deur te leveren, worden ze in pakketautomaten opgeslagen.

In dichtbebouwde gebieden worden op strategische locaties hubs voorzien waar goederen voor het hele gebied (duurzaam) worden aangeleverd. Van daaruit worden ze met lage emissie voertuigen of cargofietsen tot op hun bestemming gebracht. Ook kleinschalige distributie over water kan tot de mogelijkheden behoren. Dergelijke hubs kunnen vaak beperkt blijven in omvang en dus goed inbedden in het verdichte weefsel. Stedelijke gebieden werken vaak met venstertijden. Om binnen dit kader toch efficiënt te kunnen werken, zet de logistieke dienstverlener de goederen voor de lokale handelaar af in een micro-hub. Wanneer het hem het best past, haalt de handelaar zijn goederen op uit deze diefstalveilige omgeving.

¹ Twenty foot Equivalent Unit, een standaard om de lengte van een container uit te drukken. Een container van 20 voet (6,10m) is 1 TEU. Een 40-voet container is goed voor 2 TEU.

²<https://vil.be/2022/60-minder-co2-uitstoot-en-35-kostenbesparing-als-bedrijven-samenwerken-bij-pakketlevering-in-landelijke-gebieden/>



Zo'n proefprojecten in meer efficiënte en duurzame logistiek zitten in stijgende lijn. Vanuit de logistieke sector komt de vraag om afspraken te maken over de grenzen heen van lokale besturen. De regio is daarbij niet het juiste niveau. De vervoerregio adviseert Vlaanderen een breder en scherper kader in slimme distributie voor logistieke spelers, sectorfederaties, bedrijven en lokale overheden op te stellen. Een kader waar ook lokale mobiliteitsplannen zich op kunnen enten.

Tot slot stemmen we af met buurregio's Vlaamse Rand, Antwerpen en Leuven rond een aantal locaties voor potentiële logistieke knopen om een modal shift te realiseren. We denken concreet aan een potentiële hub voor bouwmaterialen langs de Rupel in de omgeving van Rumst en de mogelijke ontwikkeling van een regionaal overslagcentrum aan Kampenhout-Sas langs het kanaal Leuven-Dijle.

L4 Gecoördineerde aanpak vrachtwagenparkeren

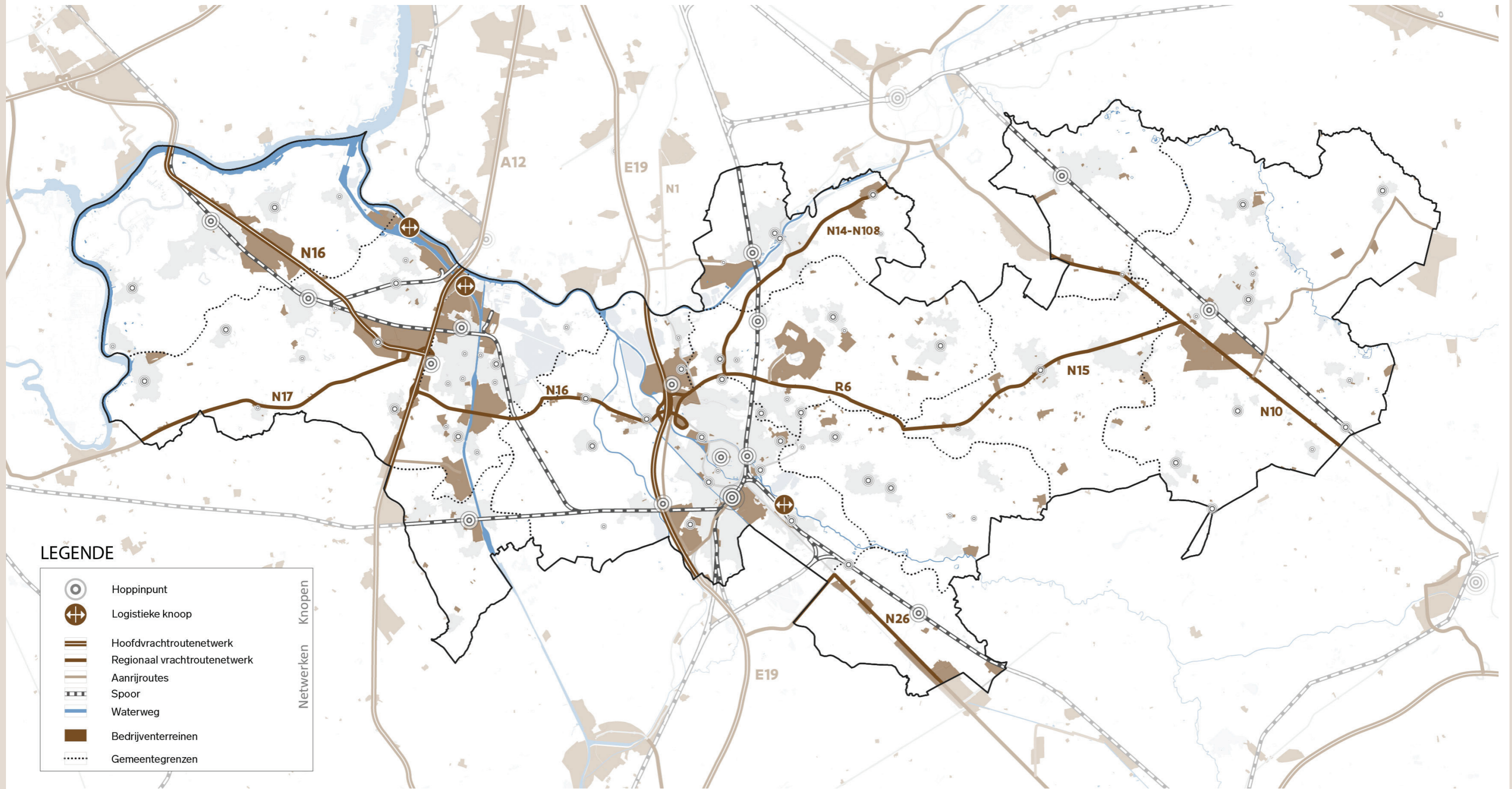
Geparkeerde vrachtwagens staan niet altijd daar waar we ze wensen, met negatieve impact op doorstroming, (verkeers) veiligheid en heeft ook overlast als gevolg. Binnen de regio werken we een gecoördineerd pakket maatregelen rond vrachtwagenparkeren uit in lijn met de Vlaamse visie. De problematiek is meerledig en wordt daarom best op een gedifferentieerde manier aangepakt. Het parkeren van transitchauffeurs is op Vlaams niveau aan te pakken. Voor het overnachten van truckchauffeurs nabij bedrijven (in afwachting van slot voor laden of lossen), het (oneigenlijk) parkeren van trucks en trailers op het openbaar domein nabij bedrijventerreinen en het parkeren van trucks aan woningen (chauffeurs die truck meenemen naar huis) is een gebiedsgerichte aanpak nodig. Daarbij zetten we zowel in op sensibilisering, het vergunningenbeleid, als infrastructuur. Bedrijven dragen zelf een verantwoordelijkheid voor oplossingen op eigen terrein, maar de vervoerregio wil ook de evolutie faciliteren naar meer gemeenschappelijke parking op bijvoorbeeld niveau van een bedrijventerrein en meervoudig gebruik van bestaande verharde ruimte. Aansluitend willen we laadinfrastructuur voor zero-emissie aangedreven vrachtwagens koppelen aan het parkeerbeleid.

L5 Vrachtroutenetwerk

Een vrachtroutenetwerk houdt veel meer in dan een zuivere selectie van wegen. We willen onze regio bereikbaar, maar ook verkeersveilig en leefbaar houden door wegen aan te duiden waar we vracht willen faciliteren. De selectie van een netwerk biedt een kader op lange termijn:

- Om de wisselwerking tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit te sturen. Een ruimtelijk beleid rond clustering van bedrijvigheid leidt op lange termijn tot een gericht vrachtroutenetwerk.
- Aan overheden om hun beperkte middelen gericht te kunnen investeren in aangepaste weginfrastructuur en om een draagvlak te creëren bij omwonenden;
- Aan bedrijven en transporteurs om hun beleveringen in te stellen op (digitale) routegeleiding afgestemd op het aangeduid vrachtroutenetwerk.
- Om tussen buurregio's rond regionale vrachtroutenetwerken te coördineren. Zo ontbreekt tussen N10 en E313 een regionale vrachtverbinding om tot een robuuster systeem en meer gelijkmatige spreiding van vracht te komen. De selectie dient afgestemd te worden met vervoerregio Kempen.
- Over gemeentegrenzen heen, gebiedsgerichte coalities aangaan rond het lokaal vrachtroutenetwerk en gecoördineerd maatregelen nemen om sluipvrachtverkeer te weren zonder daarbij bestemmingsverkeer te belemmeren (zie ook W03 gebiedsgerichte aanpak lokaal wegennet). Een verdere verfijning in lokale mobiliteitsplanning en lokale vrachtroutes is hierbij nodig.
- Hoewel de vervoerregio er zelf geen zeggenschap over heeft, kan een slimme combinatie met de kilometerheffing het gebruik van het geselecteerde netwerk ondersteunen en helpen doorgaand verkeer buiten het vrachtroutenetwerk te voorkomen (zie Advies tot maatregelen op Vlaams niveau rond kilometerheffing, p. 54).

WENSNETWERK LOGISTIEK



MAATREGELLEN OP VLAAMS NIVEAU

Budgettair

Om de ambities zoals geformuleerd in dit regionale mobiliteitsplan voor de vervoerregio Mechelen, te realiseren zal in de volgende bestuursperiodes voldoende budget voorzien moeten worden. Het regionaal mobiliteitsplan dient als input voor het geïntegreerd investeringsprogramma en ook de nodige werkingsbudgetten voor het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en de interne en externe agentschappen zullen moeten worden voorzien om de acties en maatregelen uit te kunnen rollen.

Ook voor de cruciale hoekstenen van het beleid op vlak van combimobiliteit (onder andere Vervoer op Maat en de uitbouw van Hoppinpunten), vraagt de vervoerregio Mechelen voldoende budgetten en een vereenvoudiging van de subsidiemechanismen.

Vele geformuleerde acties zijn innovatief en/of technisch zéér uitdagend. Een financieringsmechanisme waar de vervoerregioraad over kan beslissen, kan proefprojecten stimuleren. We stellen voor om het opzet van een dergelijk, eenvoudig subsidiemechanisme over de vervoerregio's heen, te onderzoeken.

Coördinatie en afstemming

Bij de verdere uitrol van de regionale mobiliteitsplannen zal er overleg en afstemming over de regio's heen nodig zijn, bijvoorbeeld rond de wegencategorisering. Vele interlokale mazen overschrijden de grenzen van onze vervoerregio en de aanpak voor die mazen moet dus ook met andere regio's worden besproken.

Slimme kilometerheffing

Vervoerregio Mechelen heeft ambitieuze targets geformuleerd in functie van een sterke kwetsbaarheid voor sluipverkeer en een dichtslibbend onderliggend wegennetwerk. Daarom adviseert de vervoerregio Mechelen Vlaanderen om een slimme kilometerheffing in te voeren, zowel voor personenvervoer als voor vrachtvervoer. Met "slim" wordt bedoeld dat de heffing sturend werkt op het gedrag van de chauffeurs, de piekbelasting van het wegennet verminderd, maar ook dat het gebruik van het hoger wegennet wordt gestimuleerd en doorgaand (zwaar) verkeer wordt geweerd op het lokale wegennet. Dit vereist afstemming met het vrachtroutenetwerk en een gebiedsgerichte aanpak van het lokaal wegennet.



ACTIEPLAN

DE VISIE IN PRAKTIJK

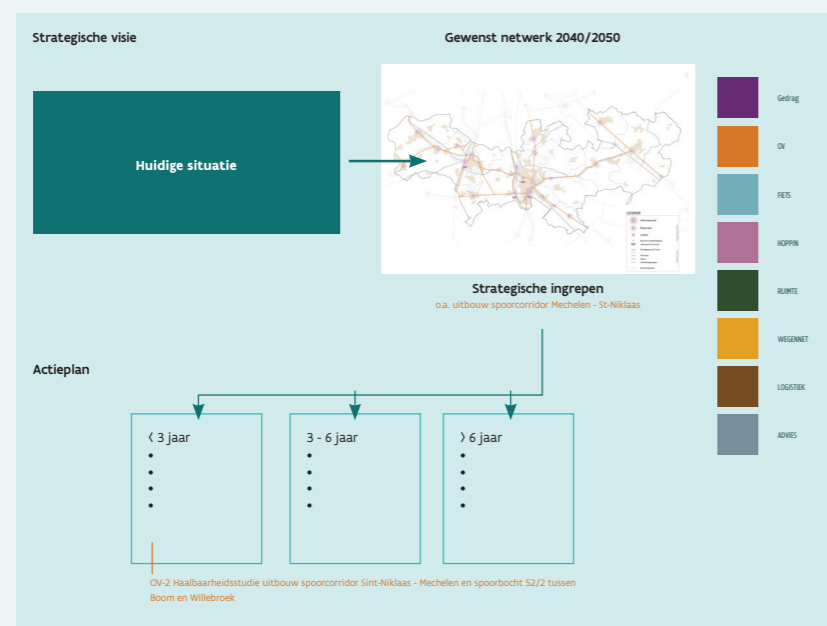
Het actieplan vertaalt de strategische ingrepen uit het regionaal mobiliteitsplan. Het omschrijft hoe de gewenste mobiliteitsontwikkeling wordt gerealiseerd en wie daarvoor verantwoordelijk is. Het gaat hierbij om een levend document dat past binnen een cyclisch planningsproces. De acties worden bijgestuurd door een periodieke monitoring en evaluatie van het plan.

Opbouw

Relatie strategische visie en actieplan

De eerder beschreven strategische visie geeft het toekomstbeeld voor 2040/2050 en brengt de strategische ingrepen in beeld die nodig zijn om het 'gat' waar we nu staan en dit toekomstbeeld te dichten. In het actieplan focussen we op acties die circa binnen de eerste 10 jaar moeten genomen worden om de bal aan het rollen te krijgen. Onderstaande figuur geeft bij wijze van voorbeeld aan hoe vanuit het gewenste netwerk openbaar vervoer 2040/2050 strategische ingrepen worden geformuleerd (bv. uitbouw spoorcorridor Mechelen-Sint-Niklaas) waaraan vervolgens concrete acties worden gekoppeld (bv. opstart haalbaarheidsstudie).





Deze concrete maatregelen worden nader omschreven, aangevuld met de fase, middelen, verantwoordelijkheden en timing.



Figuur 7 - Relatie strategische visie en actieplan

LEGENDE BIJ HET ACTIEPLAN

Fase

-  Advies
-  Verkenning
-  Studie
-  Uitvoering

Kosteninschatting

€	< 50.000 EUR
€€	50.000 EUR - 500.000 EUR
€€€	500.000 EUR - 1.000.000 EUR
€€€€	> 1.000.000 EUR

Fase

Er wordt onder 'fase' aangegeven wat de eerstvolgende stap is van deze maatregel. Dit kan een eerste verkenning naar haalbaarheid zijn door middel van overleg, een effectieve studie die kan worden uitgerold of de daadwerkelijke uitvoering van de maatregel. Een aantal maatregelen zullen niet getrokken worden vanuit de vervoerregio en beperken zich eerder tot advies en overleg.

Timing

Naar timing toe worden de maatregelen ingeschat op korte termijn (< 3 jaar), middellange termijn (3-6 jaar) en lange termijn (> 6 jaar). Het gaat hier over de aanvang van de eerstvolgende stap. Voor bepaalde maatregelen kan op korte termijn gestart worden met een verkenning naar de haalbaarheid, maar dit hoeft niet te betekenen dat ook de eventuele studie of uitvoering op korte termijn zal zijn. Indien de maatregel haalbaar blijkt, kan de effectieve studie (en later uitvoering) opgenomen worden in de geactualiseerde actietabel.

Verantwoordelijkheden

De trekker van de maatregel is de actor die het initiatief zal nemen voor de beschreven actie. Vervolgens duidt het actieplan welke andere actoren betrokken zijn als partner bij de maatregel in kwestie. De financiering van de maatregel zelf staat hier los van en zal bij de uitrol van de actie afgesproken worden tussen de trekker en betrokken partner(s).

Kostprijs

Per maatregel wordt een eerste indicatie gegeven van de kostprijs. Bij de jaarlijkse opmaak van het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en gemeentelijke meerjarenplannen vormt het actieplan het vertrekpunt voor noodzakelijke acties, en zal ook de kostprijs nauwkeuriger ingeschat worden.

Monitoring & bijsturing

Het regionaal mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planningsproces. Het wordt door onderzoek onderbouwd en opgemaakt met inspraak en overleg. Het doelbereik en de uitvoering ervan wordt jaarlijks gemonitord en in de eerste helft van elke regeer- of

bestuursperiode geëvalueerd. De verantwoordelijkheid voor de monitoring ligt primair bij de vervoerregio. Op basis van deze tussentijdse evaluatie kan het plan geheel of gedeeltelijk herzien worden. Deze herziening wordt opnieuw onderbouwd door onderzoek en met inspraak en overleg.

Het actieplan vormt de basis voor de monitoring van het regionaal mobiliteitsplan. Het wordt jaarlijks gemonitord en waar nodig geactualiseerd. Bij een tussentijdse evaluatie wordt naar het gehele regionale mobiliteitsplan gekeken, en kunnen zowel de strategische visie, de doelstellingen, ingrepen, als het actieplan geheel of gedeeltelijk herzien worden.

Het is belangrijk voor een goede monitoring dat de gewenste indicatoren om effectief te kunnen bijsturen op de doelstellingen op het niveau van de vervoerregio beschikbaar zijn of worden gemaakt. In onderstaande lijst is per doelstelling een voorstel gedaan voor de te beschouwen kernindicatoren. Op basis van de huidige beschikbaarheid¹ is weergegeven of de dergelijke indicatoren reeds beschikbaar zijn op het niveau van de vervoerregio (**dikgedrukt**).

¹ Indicatoren MoMo 30-09-2022

Doelstelling	Mogelijke kernindicatoren	Bron
Personenvervoer		
Modal shift in personenvervoer	Modal split bewoners vervoerregio Mechelen	OVG
Modal shift in personenvervoer	Modal split woon-werk/-school	Gemeente- en stadsmonitor
Modal shift in personenvervoer	Modal split bezoekers vervoerregio Mechelen	OVG
Beheersen vervoersvraag	Aantal gereden voertuigkilometer vanuit, naar en binnen vervoerregio Mechelen	Verkeerscentrum
Kwaliteit van het openbaar vervoer	Reizigersvolumes, stiptheid	De Lijn
Kwaliteit van het openbaar vervoer	Evaluaties, #klachten	De Lijn
Goederenvervoer		
Modal shift in goederenvervoer	Verkeerssamenstelling snelwegen	Verkeerscentrum
Modal shift in goederenvervoer	Overslagvolume (in ton of TEU) in terminal Willebroek	<i>Nog niet beschikbaar</i>
Modal shift in goederenvervoer	Overslagvolume (in ton of TEU) in terminal Muizen	<i>Nog niet beschikbaar</i>
Modal shift in goederenvervoer	Overslagvolume via bestaande en nieuwe kaaimuren	<i>Nog niet beschikbaar</i>
Hinder vrachtverkeer beperken	Verkeersvolume vrachtverkeer op geselecteerde vrachtroutes en overige wegen (telposten op hoofd- en onderliggend wegennet)	<i>Nog niet beschikbaar</i>
Hinder vrachtverkeer beperken	# Voertuigkm/ tonkm binnen stadscentrum	<i>Nog niet beschikbaar</i>
Hinder vrachtverkeer beperken	Emissieloze beleving stadscentra	<i>Nog niet beschikbaar</i>
	Distributie via stadshub (ton, pakjes, ...)	<i>Nog niet beschikbaar</i>
	Broeikasgasuitstoot	<i>Nog niet beschikbaar</i>
Leefkwaliteit		
Ontharding	Verhardingsbalans gewestwegen Verhardingsbalans gemeentewegen	AWV (gewestwegen) Gemeentewegen <i>Nog niet beschikbaar</i>
Ontharding	Oppervlakte natuur en groen/blauw	<i>Nog niet beschikbaar</i>
Verkeersdrukte	Aanbod autoluwe zones	Gemeente- en stadsmonitor
Sluipverkeer	Percentage inwoners dat hinder ondervindt van sluipverkeer	Gemeente- en stadsmonitor
Luchthinder beperken	Aantal adreslocaties waar de jaargemiddelde NO2-concentratie hoger is dan 20 ug/m ³	MIRA
Geluidshinder beperken	Blootstelling aan omgevingslawaai langs drukke wegen en spoorwegen	MIRA
Geluidshinder beperken	Km rustige (stille) woonstraten ¹	MIRA
Vergroening voertuigpark	Aantal ingeschreven voertuigen en aandeel zero-emissievoertuigen (batterij-elektrisch of waterstof) in totaal personenwagens en bestelwagens	De Lijn, dataroom
Vergroening voertuigpark	De Lijn: aantal voertuigkilometer: DRU emissievrij	De Lijn
Verkeersveiligheid		
Verkeersveiligheid drastisch verhogen	Aantal verkeersdoden en zwaargewonden	DMOW-VVM
Verkeersveiligheid drastisch verhogen	Aantal verkeersdoden en zwaargewonden actieve weggebruikers (fietsers en voetgangers)	DMOW-VVM
Verkeersveiligheid drastisch verhogen	Aantal gevaarlijke punten langs gewestwegen	DMOV-Beleid, AWV
Toegankelijkheid en inclusiviteit		
Integrale toegankelijkheid van volledige reisweg van A tot B	Aandeel van bushaltes van kernnet en aanvullend net (inclusief directe omgeving) die integraal toegankelijk zijn	<i>Nog niet beschikbaar</i>
Integrale toegankelijkheid van volledige reisweg van A tot B	Aandeel van geselecteerde Hoppinpunten die integraal toegankelijk zijn	<i>Nog niet beschikbaar</i>
Autobezit afhankelijkheid verlagen	VervoermiddelenBezit-Index van gezinnen	OVG
Betaalbaarheid van mobiliteit	Jaarlijkse gezinsuitgaven aan transport	Statbel
Vervoersarmoede	Risico op vervoersarmoede	<i>Nog niet beschikbaar</i>
Samenwerking als sleutel voor succes		
Inspraak & overleg	Tevredenheid en knelpunten in kaart bij 3 grote groepen van stakeholders: de kernspelers, de georganiseerde stakeholders op regionaal niveau en georganiseerde stakeholders op gemeentelijk niveau	Periodieke bevraging <i>Nog niet beschikbaar</i>

¹Verder te definiëren in functie van beschikbaarheid data (snelheid, verkeersvolume, wegdek, aandeel vrachtverkeer)

Uit bovenstaande tabel blijkt heel duidelijk dat de beschikbaarheid van indicatoren op het niveau van de vervoerregio Mechelen zeer beperkt is, daarmee vraagt een doelmatige en periodieke monitoring van de ontwikkelingen aandacht. Het is daarom van cruciaal belang dat de hierboven beschreven indicatoren ook op het niveau van de vervoerregio beschikbaar worden gemaakt en verfijnd.

Veel van de aanbevelingen uit de MER (bijlage E & F) zijn ook niet direct vertaalbaar in aanpassingen van het regionale mobiliteitsplan want het zijn operationele aandachtspunten rond biodiversiteit, stikstof, geluid, licht, etc

Daarom zal een monitoringsplan worden opgesteld en periodiek worden onderhouden. Daarbij is het van groot belang een 0-meting / baseline op te stellen om de voortgang tegen te kunnen spiegelen. Het monitoringsplan moet in ieder geval de volgende onderdelen omvatten (niet uitputtende lijst):

- Uitvoering (welke activiteiten, voor wie en wanneer)?
- Fasering van ontwikkeling, hoe bij te sturen als daarvan af wordt geweken?
- Dashboard opstellen en standaard format voor aanleveren meetgegevens
- Dataverzameling en frequenties bronnen
- Kwaliteitsborging - bijzondere aandacht gaat naar aanbevelingen uit de MER (bijlage E & F). Een checklist wordt ontwikkeld waarbij operationele aanbevelingen uit de MER worden meegenomen in de gehele projectcyclus van activiteiten onder het regionale mobiliteitsplan.
- Manier van rapporteren
- Data verfijnen
- 0-meting / baseline opstellen

Het opstellen van een monitoringsplan is de verantwoordelijkheid van de vervoerregio.

OVERZICHT 30 STRATEGISCHE FICHES

De besproken strategische ingrepen worden omgezet in strategische fiches in het actieplan. Elke fiche geeft inzicht waartoe een groep van acties bijdraagt en waar telkens de focus in de uitvoering van de actie ligt. Daarnaast worden de acties ingedeeld in verschillende termijn. Per actie wordt aangegeven wie de trekker is, welke actoren betrokken worden bij de uitvoering van het project, in welke fase dit project zich bevindt en een ruwe kosteninschatting.

G1	Mobiliteitsmanagement op maat van verschillende doelgroepen	66	OV7	Heractiveren spoorlijn Puurs – Dendermonde	76
G2	Vrachtstromen anders bekeken	68	F1	Uitbouw en optimalisatie hoogwaardige regionale fietsverbindingen (fietsnelwegen en andere)	78
G3	Gecoördineerde aanpak parkeren met regulering en tarifiering	69	F2	Uitbouw hoogwaardig fietsnetwerk voor middellange afstand	80
OV1	Uitbouwen ruggengraat gelaagd openbaar vervoersnetwerk	70	F3	Opheffen barrières	81
OV2	Uitbouw spoorcorridor Sint-Niklaas – Mechelen	71	H1	Uitbouw station Mechelen tot interregionaal Hoppinpunt	82
OV3	Aanleg sneltram A12 tot Willebroek-station en aansluiting op Brabantnet	72	H2	Uitbouw regionale, lokale en buurt Hoppinpunten met veilige fietsenstallingen	83
OV4	Uitbouw HOV-buscorridor tussen Mechelen en Heist-op-den-Berg (via N15)	73	H3	Uitbouw selectief aanbod van Hoppinpunten met P+R aanbod	85
OV5	Uitbouw HOV-buscorridor tussen Mechelen – Mechelen Zuid – Mechelen Noord – Kontich – UZA -Berchem (via E19)	74	R1	Kernversterking en nabijheid op maat van voetganger en fietsers	86
OV6	Uitbouw HOV-buscorridor tussen Mechelen en Willebroek (N16) gekoppeld aan ruimtelijke herstructurering verlinting	75	R2	Mobiliteitstransities versterken bij nieuwe ontwikkelingen	87

R3	Gericht ontwikkelen en verdichten in kernen rond OV	88	L4	Gecoördineerde aanpak vrachtwagenparkeren	99
R4	Clusteren van logistieke functies en bedrijvigheid	89	L5	Vrachtroutenetwerk	100
R5	Verdere verlinting tegengaan en bestaande handelslinten herstructureren	90	SO1	Advies tot maatregelen op Vlaams niveau	102
W1	Optimalisatie hoofwegennet	92			
W2	Optimalisatie regionale en interlokale wegen	93			
W3	Gebiedsgerichte aanpak lokaal wegennet	94			
L1	Behoud en ontwikkeling van logistieke knooppunten	96			
L2	Sensibiliseren aanvullend gebruik bestaande kaaimuren	97			
L3	Uitbouw slimme distributie	98			



Mobiliteitsmanagement op maat van verschillende doelgroepen

	Fase	Welvarend	Aantrekkelijk	Duurzaam	Inclusief	Slim	Belang	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting
Korte termijn (<3 jaar)										
1	Creëren van veilige schoolroutes naar scholen toe (zone 30, fietsstraten, kruispunten, ...)	🔑	X	X			Hoog	Steden en gemeenten	Scholen, politie, wegbeheerders, bewoners van betrokken straten	€
2	Creëren van veilige schoolomgevingen Schoolomgeving autovrij maken indien mogelijk (maatwerk)	🔑	X	X	X		Hoog	Steden en gemeenten	Scholen, politie, wegbeheerders, bewoners van betrokken straten	€
3	Gedragbeïnvloeding ouders en personeel scholen Ouders en personeel bewust maken van keuze school en gevolgen voor mobiliteitsmogelijkheden (school kiezen in nabijheid van woning, zonder auto kinderen naar school brengen, ...)	🔑		X	X		Medium	Steden en gemeenten	Scholen	€
4	Lessenpakket De Lijn voor scholieren en leerlingen Opstellen lessenpakket De Lijn voor scholieren en leerlingen, alsook live lessen rond OV	🔑		X	X		Medium	De Lijn	Scholen, steden en gemeenten	€
5	Begin en einduren spreiden ifv OV Om doorstroming te verbeteren dialoog opstarten met scholen en onderwijskoepels naar een aanpak met gespreide uren eind en openingsuren van scholen en afstemming op functioneel net.	🔍		X	X		Medium	De Lijn	Scholen, steden en gemeenten	€
6	Evaluatie mobiliteitscoördinatiecentrum Mechelen - Sint-Katelijne-Waver Evalueren van bestaande MCC naar succesfactoren voor mobiliteitsmanagement naar bedrijvigheid, scholen en woonontwikkeling	🔑	X	X	X		Hoog	Provincie Antwerpen	Mechelen, Sint-Katelijne-Waver, Departement Omgeving, VOKA, UNIZO, POM, MOW, AWV vervoersaanbieders, parkmanagement	€
7	Opzetten mobiliteitscoördinatiecentrum voor de hele vervoerregio Uitbreiden van bestaande MCC naar de hele vervoerregio. IGEMO wil trekkersol opnemen rond testvloot voor Vervoerregio Mechelen. Voor een aanbod in locatie advies en analyse voor bedrijven, is het belangrijk de link te leggen met acties onder ruimte, zoals R4 en R5	🔍	X	X	X		Hoog	Provincie Antwerpen	Steden en gemeenten, VOKA, UNIZO, POM, IGEMO, MOW, Departement Omgeving, AWV, vervoersaanbieders, parkmanagement	€€
8	Opzetten buddywerking senioren Mobiliteitsbuddies die andere mensen vervoeren, laten kennismaken met andere vervoermiddelen, ...	🔑			X		Medium	Steden en gemeenten	OKRA, OCMW's,	€
9	Elektrische fiets aantrekkelijk maken senioren Aan de hand van fietscursussen, oplaadpunten, beveiligde stallingen, ... de elektrische fiets aantrekkelijker maken voor senioren	🔑		X	X		Medium	Steden en gemeenten	OKRA, OCMW's,	€

10	Probeeranbod De Lijn senioren Opstellen van een probeeraanbod van De Lijn specifiek voor senioren	🔑		X	X		Medium	De Lijn	Steden en gemeenten, OKRA	€€
11	Bereikbaarheid evenementen vergroten Bereikbaarheid evenementen optimaliseren aan de hand van vergunningenbeleid (bv: opmaak vervoerplan, samenwerkingsverbanden met vervoersaanbieders). Belangrijk is om routes van OV te vrijwaren.	🔑	X	X	X		Hoog	Bevoegde overheden (gemeente, provincie, gewest)	Vervoersmaatschappijen, De Lijn	€
12	Fiets aantrekkelijk maken bij evenementen Doordacht pakket van maatregelen - bv. mobiele fietsenstallingen, geïntegreerde ticketing (OV+deelfiets+evenement).	🔑		X	X		Medium	Bevoegde overheden (gemeente, provincie, gewest)	Evenementorganisatoren, vervoersaanbieders, regionale landschappen	€€
13	Opzetten van werking met mobiliteitscoaches voor de regio, specifiek voor wonen Mobiliteitsmanagement volgens de keten van de klantenreis, met - afhankelijk van de noden en op maat van de behoeften van de klant - aanbod op het vlak van informeren, adviseren, begeleiden, coachen, ontzorgen...	🔍		X	X	X	Medium	IGEMO	Steden en gemeenten, projectontwikkelaars, beroepsverenigingen	€€
14	Probeeranbod De Lijn bij verhuis Probeeranbod van De Lijn specifiek voor verhuis	🔑		X	X	X	Medium	De Lijn	Steden en gemeenten, IGEMO	€€
15	Informeren en begeleiden van mensen in vervoersarmoede Een deel van vervoersarmoede is te wijten aan een gebrek aan (digitale) vaardigheden en aan kennis. De vervoerregio engageert zich om actie te ondernemen om specifiek de doelgroep van mensen in vervoersarmoede - om wegwijs te maken in diensten, tarieven en abonnementen, om - samenwerking te bevorderen zodat samen met andere beleidsdomeinen opleidingen en buddy-systemen opgezet worden (bv. digitale mobiliteitsvaardigheden OV en deelmobiliteit, fietsschool, autorijlessen,...)	🔍	X	X	X	X	Hoog	MOW Mechelen en IGEMO	Steden en gemeenten, OCMW's, Mobiel 21, De Lijn,	€€
Middellange termijn (tussen de 3-6jaar)										
16	Piloot in regionale werking laagdrempelig aanbod kinderfietsen Regionale werking in voorzien laagdrempelig aanbod aan betaalbare kinderfietsen. Bv. door middel van een regionale werking in fietsbieders of Fietsdeal Iedereen op de Fiets	🔍		X	X	X	Medium	IGEMO, Beweging.net, MOW Mechelen	Steden en gemeenten, scholen, maatwerkbedrijven	€€
17	Laagdrempelig aanbod sollicitatiefietsen Piloot in laagdrempelig regionaal aanbod - werklozen zonder fiets, rijbewijs of auto hebben het veel moeilijker om aan werk te geraken. Stad Lier heeft een succesvolle piloot in samenwerking met Werkmaat om sollicitatiefietsen aan te bieden via trajectbegeleiders. Een uitbreiding naar regionale werking en integratie in mobiliteitsmanagement naar bedrijven wordt verkend.	🔍	X	X	X	X	Medium	IGEMO & MOW Mechelen	Steden en gemeenten, OCMW's, Maatwerkbedrijven, VDAB, VOKA, Unizo	€€

G2

Vrachtstromen anders bekijken

	Fase	Welvarend	Aantrekkelijk	Duurzaam	Inclusief	Slim	Belang	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting	
Korte termijn (<3 jaar)											
1	Opstellen werfcharters Duidelijke afspraken maken met bouwsector, retailsector,... Bijvoorbeeld rond het weren van zwaar vrachtverkeer uit schoolomgeving bij aanvang en einde van de schooldag.	Q	x	x	0	x	x	Medium	Steden en gemeenten	Provincie Antwerpen, IGE-MO, transportsector, MOW	€
Lange termijn (>6 jaar)											
2	Multimodaliteit vergunningenbeleid en overheidsopdrachten / stimuleren via het vergunningenbeleid Breed te bekijken, maar in concreto toe te passen op werven in stedelijke omgeving: haalbaarheid toetsen van het afvoeren van puin en aanvoeren van bouwmaterialen via de binnenvaart. Indien ingeschat als haalbaar dit ook opleggen via vergunningenbeleid en eigen overheidsopdrachten.	Q	x	x	x	0	x	Medium	Steden en gemeenten	Provincie Antwerpen, Departement Omgeving, MOW, De Vlaamse Waterweg	€
3	(verderzetting) Sensibilisering van bedrijven richting modal shift. Binnen de regio meer beroep doen op de market developers (transportdeskundigen) binnen DWV, dienstverlening Multimodaal.Vlaanderen of aanvullend zelf bedrijven adviseren rond modal shift.	Q	x	x	x	0	x	Medium	De Vlaamse Waterweg	MOW, Multimodaal.Vlaanderen, IGEMO, Voka, Unizo	€ €

G3

Gecoördineerde aanpak parkeren met regulering en tarifiering

	Fase	Welvarend	Aantrekkelijk	Duurzaam	Inclusief	Slim	Belang	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting
Korte termijn (<3 jaar)										
1	Opmaak leidraad met gebiedsgerichte aanpak parkeer- en mobiliteitsnormen zie R02-1									
2	Parkeerbeleid afstemmen op het openbaar domein Studie opstarten waarbij er gebiedstypologie omschreven wordt wat het gewenste parkeerbeleid is	Q		x		x	Hoog	IGEMO	Steden en gemeenten, Departement Omgeving, VMM	€

Versterken (hogere frequentie en bediening) spoorcorridors

	Fase	Welvarend	Aantrekkelijk	Duurzaam	Inclusief	Slim	Belang	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting	
Middellange termijn (tussen de 3-6jaar)											
1	Versterken (hogere frequentie en bediening) spoorcorridors Frequenties en bediening uitbreiden op de corridors Antwerpen - Mechelen - Brussel (lijn 25 & 27), Heist-op-den-Berg - Berlaar - Lier/Antwerpen (lijn 16), Klein Brabant / Willebroek - Antwerpen (lijn 52), Leuven - Mechelen - Dendermonde - Gent (lijn 53), Mechelen - Sint-Niklaas (lijn 54). Verder worden de corridors en hun rol in het netwerk versterkt door op volgende elementen in te zetten: • Investeren in stations en stationsomgevingen (zie kwaliteitseisen knopen) • Uitbouw kwalitatieve fietsroutes vanuit stations in alle richtingen • Verknoping busvervoer en vervoer op maat • Ruimtelijke ontwikkelingen in stationsomgevingen (waar ruimtelijk wenselijk) • Deelfietsaanbod in functie van natransport: zie magnetenkaart	Q	x	x	x	x	x	Hoog	NMBS en Infrabel	Steden en gemeenten, Departement Omgeving	€ € € €
2	Stations toegankelijk maken Om stations voor alle reizigersgroepen goed bereikbaar te maken dienen alle stations in 2030 toegankelijk te zijn. NMBS, Infrabel hebben eigen planprocessen/budgettering waar de vervoerregio geen formele invloed op uitoefent. Het gaat hierbij niet enkel om de toegankelijkheid van de perrons maar ook de toegankelijkheid van de treinen vanaf het perron dmv gelijkvloerse instap (2040)	Q	x	x	x	x	Hoog	NMBS, MOW	Steden en gemeenten	€ € € €	
3	Uitbouwen ruggengraat gelaagd OV-netwerk Onderzoek knelpuntlocaties voor geluidshindermitigatie langsheen openbaar vervoersassen en mogelijke maatregelen	Q	x	x			Medium	Nog te bepalen	Departement Omgeving, MOW, De Lijn, NMBS	€ €	
4	Uitbouw toegankelijkheid haltes 50% van de haltes van het kernnet en het aanvullend net: toegankelijk tegen 2030. Zo kunnen ongeveer 70% van de reizigers een toegankelijke rit maken.	🔑	x	x	x	x	Hoog	wegbeheerders (AWV, steden en gemeenten)	De Lijn	€ € € €	
Lange termijn (>6 jaar)											
5	Aanvoerende buslijnen ook versterken bij hogere frequenties van spoorcorridors en goed op elkaar afstemmen voor een naadloze overstap Om het gelaagde OV-systeem goed te laten werken en de reizigers de voordelen van een versterkt spoorstelsel te laten ervaren dienen ook de frequenties van de aanvoerende OV-lijnen worden versterkt en goed op elkaar worden afgestemd voor een naadloze overstap.	🚶	x	x	x	x	Medium	MOW Mechelen	De Lijn, Steden en gemeente	€ € € €	

Uitbouw spoorcorridor Sint-Niklaas - Mechelen

	Fase	Welvarend	Aantrekkelijk	Duurzaam	Inclusief	Slim	Belang	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting
Korte termijn (<3 jaar)										
1	Haalbaarheidsstudie uitbouw spoorcorridor Sint-Niklaas - Mechelen en spoorbocht 52/2 tussen Boom en Willebroek Ruimtelijk en vervoerstechnisch onderzoek naar ingrepen die nodig zijn om de verbinding tussen het station van Mechelen en het station van Sint-Niklaas uit te bouwen in functie van een halfuurfrequentie (door al dan niet gedeeltelijke ontubbeling van lijn 54). Daarnaast wordt ook de haalbaarheid om de spoorbocht 52/2 te heractiveren onderzocht en de mogelijkheden die dit biedt om een treinverbinding te voorzien tussen Antwerpen - Boom - Willebroek (die eventueel doorrijdt naar Mechelen).	Q	x	x	x	x	Hoog	Infrabel	NMBS, Steden en gemeenten, Buurregio's, Departement Omgeving, De Vlaamse Waterweg gelet op de spoorbrug Willebroek	€ €

Aanleg sneltram A12 tot Willebroek-station en aansluiting op Brabantnet

	Fase	Welvarend	Aantrekkelijk	Duurzaam	Inclusief	Slim	Belang	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting
Korte termijn (<3 jaar)										
1	Vorstudie aanleg sneltram A12 tot Willebroek-station Opmaak van start- en projectnota met stedenbouwkundig voorontwerp voor doortrekken van sneltram A12 tot aan het station van Willebroek. Uit de voorstudie moet blijken wat voor ruimtelijk instrument toepasbaar is voor het vervoltraject.		x	x	x	x	Hoog	De Werk-vennoot-schap	Provincie Antwerpen, De Lijn, omliggende omgeving, buurregio's, Departement Omgeving, NMBS	€ €
2	Ontsluitende verbinding realiseren tussen Breendonk Dorp en Tram (nabij Fort) Om ook de bewoners van Breendonk goed aan te laten sluiten op de sneltram dient een ontsluitende verbinding gerealiseerd te worden (al dan niet in combi met mobipunt) tussen het dorp en de voorziene tramhalte. Onderzoek naar de beste mogelijkheid opstarten		x	x	x	x	Medium	MOW Mechelen	Provincie Antwerpen, De Lijn, omliggende omgeving, buurregio's	€

Uitbouw HOV-buscorridor tussen Mechelen en Heist-op-den-Berg (via N15)

	Fase	Welvarend	Aantrekkelijk	Duurzaam	Inclusief	Slim	Belang	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting
Korte termijn (<3 jaar)										
1	Quick-wins doorstroming realiseren Om een goede voedingsbodem te creëren voor de toekomstige HOV-verbinding is het goed om van de lijst van gedefinieerde doorstromingsknelpunten de quick-wins daarvan al te realiseren. Gemeente Putte vraagt daarbij aandacht voor het kruispunt in centrum Putte (Leuvensebaan, Lierbaan), waar reeds opstopping is. Doorstromingsverbeteringen op N15 mogen idealiter geen bijkomende opstopping veroorzaken op deze zijstraten.		x	x	x	x	Medium	De Lijn, AWV	Omliggende gemeenten, Departement Omgeving	€ €
2	Tracéstudie starten Om de beoogde potentie goed te ontsluiten conform de in de oriëntatienota geformuleerde richtlijnen is het goed om een tracéstudie te starten om te kijken naar de benodigde infrastructuur en doorstromingsmaatregelen om de corridor op HOV-kwaliteit te krijgen. In afstemming met VVR Kempen kan het nuttig zijn om een doortrekking mee te nemen tot Herentals.		x	x	x	x	Hoog	De Lijn, AWV	Omliggende gemeenten, Departement Omgeving	€ €
Middellange termijn (tussen de 3-6jaar)										
3	Haalbaarheidsonderzoek starten, quick wins doorstroming realiseren In de oriëntatienota werd duidelijk dat de as Mechelen – Putte – Heist-op-den-Berg verkeer genereert en sterk autogericht is. Een kwalitatief openbaar vervoer aanbod dat voldoende snel en verbindend is, ontbreekt. Met het introduceren van een performante HOV-buscorridor kan hier een antwoord op geboden worden. OV krijgt daarbij idealiter een eigen baan en voorrang aan de verkeerslichten om een betrouwbare doorstroming te garanderen.		x	x	x	x	Hoog	De Lijn	AWV, Departement Omgeving, De Lijn, omliggende gemeenten	€ € € €

Uitbouw HOV-snelbus tussen Mechelen - Mechelen Zuid - Mechelen Noord - Kontich - UZA - Berchem (via E19)

	Fase	Welvarend	Aantrekkelijk	Duurzaam	Inclusief	Slim	Belang	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting
Korte termijn (<3 jaar)										
1	Tracéstudie starten Om de beoogde potentie goed te ontsluiten conform de in de oriëntatienota geformuleerde richtlijnen is het goed om een tracéstudie te starten om te kijken naar de benodigde infrastructuur en doorstromingsmaatregelen om de corridor op HOV-kwaliteit te krijgen.	⚠	x	x	x	x	Hoog	De Lijn, AWW	Omliggende gemeenten, Departement Omgeving	€ €
Middellange termijn (tussen de 3-6jaar)										
2	Haalbaarheidsstudie starten en quick wins doorstroming realiseren De spoorlijn tussen Mechelen en Antwerpen loopt aan de oostzijde van Mechelen en Kontich om zo via Mortsel Berchem te bereiken. Er liggen echter ook rond de E19 heel wat bestemmingen zoals de leisure- en bedrijventcluster Mechelen-Zuid, Mechelen-Noord, Satenrozen Kontich en het UZA in Edegem. Die laatste zal op termijn aangetakt worden op het tramnetwerk van Antwerpen. Vanuit de vervoerregio Antwerpen wordt voorgesteld om op de E19 een snelbus in te leggen tussen Berchem en Kontich P+R. Door deze snelbus verder door te trekken via Mechelen-Noord (halte te integreren in herstructurering Battelcomplex) en Mechelen-Zuid tot aan het station van Mechelen ontstaat vanuit de stedelijke centra van Mechelen en Berchem een directe verbinding naar al deze attractiepolen en directe connectie met het tramnetwerk in de zuidrand van Antwerpen.	🔍	x	x	x	x	Hoog	De Lijn	De Lijn, Provincie Antwerpen, omliggende gemeenten, federale wegbeheerder, Departement Omgeving	€ € € €

HOV-buscorridor tussen Mechelen en Willebroek (N16) gekoppeld aan ruimtelijke herstructurering verlinting

	Fase	Welvarend	Aantrekkelijk	Duurzaam	Inclusief	Slim	Belang	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting
Korte termijn (<3 jaar)										
1	Tracéstudie starten, in combinatie met ruimtelijke studies strategische ingrepen R1 tm R3 Om de beoogde potentie goed te ontsluiten conform de in de oriëntatienota geformuleerde richtlijnen is het goed om een tracéstudie te starten om te kijken naar de benodigde infrastructuur en doorstromingsmaatregelen om de corridor op HOV-kwaliteit te krijgen.	⚠	x	x	x	x	Hoog	De Lijn, AWW	Omliggende gemeenten	€ €
Middellange termijn (tussen de 3-6jaar)										
2	Ontwerpstudie starten, quick wins realiseren en strategische plannen RO combineren met uitbreiding van aanbod Door ruimtelijke ontwikkelingen te concentreren langs de nieuw te realiseren HOV-buscorridor wordt bijgedragen aan een bundeling van vervoersvraag, een goede doorstroming en efficiënt gebruik van het OV-systeem. Tussen Mechelen en Willebroek zijn er heel wat verplaatsingen. De N16 vormt nagenoeg de enige directe verbinding. De combinatie van de sterke verlinting met zowel woningen als grootschalige detailhandel en druk auto- en vrachtverkeer zorgt voor structurele filevorming op grote delen van de dag. De bus staat mee in de file.	🔍	x	x	x	x	Hoog	De Lijn	De Lijn, AWW, Provincie Antwerpen, Ruimte, omliggende gemeenten	€ € € €



Heractiveren spoorlijn Puurs - Dendermonde

	Fase	Welvarend	Aantrekkelijk	Duurzaam	Inclusief	Slim	Belang	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting
Lange termijn (>6 jaar)										
1	Haalbaarheidsonderzoek starten, inclusief versterkingspotentie		x	x	x	x	Medium	Infrabel	NMBS , Steden en gemeenten, Buurregio's, Departement Omgeving	€ € € €
	<p>Tussen Puurs en Dendermonde ligt een spoorlijn die buiten dienst is gesteld en enkel nog een toeristisch gebruik kent (stoomtrein). Het onderzoek rond de haalbaarheid om de spoorlijn te heractiveren is opgenomen in de Vlaamse spoorstrategie. Bij heringebruikname zou de spoorverbinding tussen Antwerpen en Puurs doorgetrokken kunnen worden tot in Dendermonde of Aalst met stations in Oppuurs, Sint-Amands en Baasrode (vervoerregio Aalst). Nabijheid en multimodaal ontsloten ontwikkeling van bedrijvigheid (in Briel) kan ervoor zorgen dat de vervoersvraag die momenteel vrij laag is, wordt versterkt. Tussen Puurs en Dendermonde ligt een spoorlijn die buiten dienst is gesteld en enkel nog een toeristisch gebruik kent (stoomtrein). Het onderzoek rond de haalbaarheid om de spoorlijn te heractiveren is opgenomen in de Vlaamse spoorstrategie. Bij heringebruikname zou de spoorverbinding tussen Antwerpen en Puurs doorgetrokken kunnen worden tot in Dendermonde of Aalst met stations in Oppuurs, Sint-Amands en Baasrode (vervoerregio Aalst). Nabijheid en multimodaal ontsloten ontwikkeling van bedrijvigheid (in Briel) kan ervoor zorgen dat de vervoersvraag die momenteel vrij laag is, wordt versterkt.</p>									

Uitbouw en optimalisatie hoogwaardige regionale fietsverbindingen (fietsnelwegen en andere)

	Fase	Welvarend	Aantrekkelijk	Duurzaam	Inclusief	Slim	Belang	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting
Korte termijn (<3 jaar)										
1	F1 Antwerpen - Brussel - Mechelen - missing link Mechelen Tangent en Zemst Lopend uitvoeringstraject tussen Mechelen Stenenmolstraat (Tangent) en Zemst		x	x	x	x	Hoog	Provincie Antwerpen	NMBS, Mechelen, Zemst, Pidpa	€ € € €
2	Tracéstudie hoogwaardige fietsverbinding Heist-op-den-Berg - Mechelen Voor de uitbouw van de nieuwe fietsnelweg kan de N15 en/of een parallelle autoluwe route worden ontwikkeld (haalbaarheid verder te onderzoeken in combinatie met doorstromingsmaatregelen openbaar vervoer). Aandachtspunt is om BFF langs N15 mee op te nemen in tracéstudie.		x	x	x	x	Medium	Provincie Antwerpen?	NMBS, AWV, Mechelen, Bonheiden, Sint-Katelijne-Waver, Putte, Heist-op-den-Berg	€ € €
3	F23 - Boom-Vilvoorde-Brussel optimalisatie Volledig befietsbaar, nog optimalisatie mogelijk		x	x	x	x	Medium	De Vlaamse Waterweg	NMBS, Boom, Provincie Antwerpen, Provincie Vlaams-Brabant, Willebroek, Kappelle-op-den-Bos, Vilvoorde	€ € € €
Middellange termijn (tussen de 3-6jaar)										
4	F1 Antwerpen - Brussel - Mechelen - optimalisatie Optimalisatie van bepaalde delen gezien nieuwe inrichtingsvoorwaarden en groeiend aantal fietsers		x	x	x	x	Hoog	Provincie Antwerpen	NMBS, AWV, Infrabel - Hove, Kontich, Duffel, Sint-Katelijne-Waver, Mortsel en Mechelen	€ € €
5	F104 - Lier - Aarschot - uitbouw Startnota bijna in elke gemeente goedgekeurd, projectnota in opmaak. Uitvoering rond 2025		x	x	x	x	Hoog	Provincie Antwerpen	NMBS, AWV - Infrabel, Lier, Berlaar, Heist-op-den-Berg, Aarschot	€ € € €
6	F18 - Mechelen - Sint-Niklaas uitbouw Gerealiseerd tussen Willebroek station en Temsebrug, deel tussen Willebroek en Geedegem-Schonenberg (Mechelen) niet befietsbaar; deel tussen Geerdegem-Schonenberg en Brusselsesteeweg recent gerealiseerd door stad Mechelen.		x	x	x	x	Hoog	Nog te bepalen	NMBS, Infrabel, Sint-Niklaas, Temse, Bornem, Puurs-Sint-Amands, Kappelle-op-den-Bos, Mechelen	€ € € €
7	F19 - Boom-Dendermonde uitbouw Quasi volledig gerealiseerd tussen Boom, Puurs en Baasrode (Buggenhout) nog missing link tussen Baasrode en Dendermonde station (ligt buiten vervoerregio Mechelen)		x	x	x	x	Medium		Provincie Oost-Vlaanderen?	€ € € €

8	F44 - Gent - Mechelen - uitbouw Deels gerealiseerd, deels nog in studie. Momenteel uitgewerkt voor het gedeelte tussen Oudstrijdersstraat - Kapellebaan in Kappelle-op-den-Bos. Aan de brug over het kanaal gebeuren vooralsnog geen aanpassingen		x	x	x	x	Hoog	Mechelen	De Lijn, Infrabel, Kappelle-op-den-Bos, MOW, Provincie Oost-Vlaanderen, Vlaams-Brabant en Antwerpen	€ € € €
9	F8 Leuven - Mechelen - optimalisatie Volledig gerealiseerd. Optimalisatie richt zich op veiligere kruispunten		x	x	x	x	Medium	Nog te bepalen	Leuven, Mechelen, Boormeerbeek, Herent, Wilsede, Hambos, Provincie Antwerpen en Vlaams-Brabant, De Vlaamse Waterweg	€ € €
Lange termijn (>6 jaar)										
10	F28 - Boom - Brussel (via A12) - uitbouw Slechts beperkte delen befietsbaar		x	x	x	x	Hoog	De Werkvenootschap	Boom, Provincie Antwerpen, Provincie Vlaams-Brabant, Willebroek, AWV, De Lijn	€ € € €

Uitbouw hoogwaardig fietsnetwerk voor middellange afstand

	Fase	Welvarend	Aantrekkelijk	Duurzaam	Inclusief	Slim	Belang	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting
Korte termijn (<3 jaar)										
1		x	x	x	x	x	Hoog	Mechelen	AWV, Sint-Katelijne-Waver, Duffel, Bonheiden, Willebroek, politiezones	€ €
Uitbouw voorstedelijk fietsnetwerk rond Mechelen Voorstedelijk fietsnetwerk rond Mechelen (in straal van 7,5 km): verhoogde aantrekkelijkheid en snelheid. Rond Mechelen wordt een hoogwaardig fietsnetwerk uitgebouwd dat door de herinrichting van de Vesten op een vlotte en veilige manier geconnecteerd kan worden met de grootste fietszone van het land.										
2										
Opzetten programmawerking verkeersluwe en fietsvriendelijke mazen zie W3-1										
3		x	x	x	x	x	Hoog	Steden en gemeenten	Provincie Antwerpen, AWV, De Lijn	€ €
Aantakking Hoppinpunten op bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF) verbeteren Bij verdere uitbouw Hoppinnetwerk - aantakkingen op BFF optimaliseren met aandacht voor signalisatie, routekwaliteit en stallingsvoorzieningen										
Middellange termijn (tussen de 3-6jaar)										
4		x	x	x	x	x	Hoog	Steden en gemeenten	Provincie Antwerpen, AWV, De Lijn	€ €
Fietskwaliteit en realisatiegraad bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF) verhogen Uitbouw BFF conform fietsvadecum. Optimalisatie bestaande BFF-routes met oog op toename aantal en diversiteit fietsers (traag / snel, buitenmaatse fietsen (maatvoering, verharding, conflictvrije kruisingen etc)										
5		x	x	x	x	x	Hoog	Sint-Katelijne-Waver	Bonheiden, Mechelen, AWV, Provincie Antwerpen	€ €
Fietspad parallel langs R6 Verbinding die in aanvraag tot vergunning zit, met mogelijke verdere uitbreidingen (bv. Walem). Aantakking op F1 Brussel-Antwerpen is aandachtspunt, en aantakkingen of fietsnetwerken in Sint-Katelijne-Waver en Bonheiden.										
6		x	x	x	x	x	Medium	Bonheiden	Mechelen, AWV, Provincie Antwerpen	€ €
Optimalisatie fietspad langsheen N15 tussen Bonheiden en site de Nekker										

Opheffen barrières

	Fase	Welvarend	Aantrekkelijk	Duurzaam	Inclusief	Slim	Belang	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting
Middellange termijn (tussen de 3-6jaar)										
1		x	x				Medium	?	Boortmeerbeek, Bonheiden, Provincie Antwerpen, AWV, VW	€ €
Fietsbarrière kanaal Leuven-Dijle wegwerken door aanleg nieuwe fietsbrug ifv nieuwe route Boortmeerbeek - Rijmenam Verbinding N26 en Vaart in Hever om zo de verbinding Rijmenam/Bonheiden met fietssnelweg F1 (Zemst) te maken. Een specifieke aanpak voor de kruispunten langs de N26 en Leuvense vaart is nodig.										
Lange termijn (>6 jaar)										
2		x	x				Hoog	AWV	Willebroek, Puurs-Sint-Amands, Infrabel, Provincie Antwerpen	€ €
Fietsbarrières wegwerken thv A12 (Ooievaarsnest, noordelijke N16, Breendonkstraat)										
3		x	x				Hoog	?	AWV, Mechelen	€ €
Fietsbarrières wegwerken thv E19 (R6)										
4		x	x				Hoog	Vlaamse Waterweg	AWV, Willebroek, Duffel, Mechelen	€ €
Fietsbarrières wegwerken thv Zeekanaal en Nete Specifieke aandacht is nodig voor oversteekbaarheid voetgangers en fietsers bij infrastructuurprojecten, bv. Netebrug Duffel										
Continu										
5		x	x	x	x	x	Hoog	Infrabel	Betrokken steden en gemeenten	€ €
Behoud fijnmazigheid fietsnetwerk bij sluiting spooroverwegen Infrabel zet in functie van veiligheid in op het beperken van het aantal gelijkgrondse overwegen. De Vervoerregio wenst de fijnmazigheid van het fietsnetwerk te behouden en vraagt om bij het afschaffen van overwegen rekening te houden met het fietsnetwerk en waardige alternatieven voor de zachte weggebruikers te voorzien. Voor autoverkeer kan een grotere omrijfactor wel aanvaardbaar zijn.										

H1

Uitbouw station Mechelen tot interregionaal Hoppinpunt

	Fase	Welvarend	Aantrekkelijk	Duurzaam	Inclusief	Slim	Belang	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting
Middellange termijn (tussen de 3-6jaar)										
1	Uitbouw station Mechelen tot interregionaal Hoppinpunt <small>Lopend project. Zal vóór 2030 gerealiseerd worden.</small>	X	X	X	X	X	Hoog	NMBS, Mechelen	Infrabel, VRR, De Lijn	€ € € €

H2

Uitbouw regionale, lokale en buurt Hoppinpunten met veilige fietsenstallingen

	Fase	Welvarend	Aantrekkelijk	Duurzaam	Inclusief	Slim	Belang	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting
Korte termijn (<3 jaar)										
1	Uitbouw van reeds besliste 24 regionale en lokale Hoppinpunten (exc. Interregionaal Hoppinpunt station Mechelen) <small>Dit zijn Hoppinpunten die reeds beslist zijn in de unieke verantwoordingsnota van de Vervoerregio.</small>	X	X	X	X	X	Hoog	Steden en gemeenten, AWW	NMBS, De Lijn, VRR, IGEMO, Departement Omgeving	€ € €
2	Verbeterde samenwerking overheidsniveau's en kwaliteitsbewaking uitvoering <small>Gebbruiksovereenkomsten met NMBS en Infrabel blijken moeizaam met betrekking tot de uitbouw van Hoppinpunten. De ontwerpwijzer is ook een eerste stap, maar mist bv. ruimtelijke insteken en samenhang met provinciale beleidsplannen. Advies vanuit de Vervoerregio is een verbeterde samenwerking en eenvorming kwaliteitsbewakingsproces bij uitvoer Hoppinpunten over de grenzen heen van vervoerregio's.</small>		X	X	X	X	Hoog	Steden en gemeenten, AWW	NMBS, De Lijn, Departement Omgeving, Provincies	€
3	Uitrol van deelfietsnetwerk op 25 interregionale, regionale en lokale Hoppinpunten <small>Cfr. Vervoer op Maat</small>		X	X	X	X	Hoog	MOW Vlaanderen	NMBS, De Lijn, VRR, IGEMO, steden en gemeenten, Mobiliteitscentrale	€ € €
4	Verbeterde fietsstallingen aan Hoppinpunten <small>Aan elk Hoppinpunt worden veilige fietsenstallingen voorzien voor een toenemende variëteit aan fietsen met inbegrip van oplossingen voor het veilig stallen van vaak duurdere elektrische fietsen. Afsluitbare fietsenstallingen zijn het minimum bij alle regionale Hoppinpunten.</small>		X	X			Hoog	NMBS, steden & gemeenten	De Lijn, IGEMO	€ € €
5	Gebiedsgericht Hoppinpunten aangrijpen als stedenbouwkundige opwaardering <small>Hoppinpunten aangrijpen en integreren in kwaliteitssprongen ruimte en ontharding -bv. integratie in ruimtelijke masterplanning/kernversterking. De planning van Hoppinpunten biedt ook kansen in de uitbouw van stedenbouwkundige instrumenten, zoals bv. in een mobiliteitsnorm bij nieuwe ontwikkeling. Als een knooppunt waar verschillende modi samenkomen, biedt het een raamwerk om bereikbaarheidsacties op maat af te stemmen voor een ontwikkeling (bijvoorbeeld OV stimuleren bij een stationsomgeving) en/of ontwikkelaars laten bijdragen aan een aanbod in duurzame mobiliteit op het Hoppinpunt zelf. Dit zodat ook de omliggende buurt kan meegenieten (bv. deelwagens).</small>		X	X	X	X	Hoog	Steden en gemeenten	Afhankelijk van locatie, projectontwikkelaars, Mobipunt VZW, Departement Omgeving, Provincie Antwerpen, IGEMO	€

H3




Uitbouw selectief aanbod van Hoppinpunten met P+R functie

6	Gebiedsgericht Hoppinpunten aangrijpen als onderdeel resultaatgericht mobiliteitsmanagement bij specifieke doelgroepen (bedrijven, recreatie, zorg, onderwijs, woonontwikkeling) Hoppinpunten aangrijpen en integreren in kwaliteits-sprongen mobiliteitsmanagement naar doelgroepen. Op zichzelfstaand zal een Hoppinpunt bij bijvoorbeeld een bedrijventerrein of woonontwikkeling weinig impact kennen, de meerwaarde ligt binnen een slim en samenhangend totaalpakket van gebiedsgerichte maatregelen, aanbod verbinden van nabijgelegen Hoppinpunten, inspraak van bv. toekomstige bewoners, buurt en naburige bedrijven over het aanbod en zo wordt dit een hefboom voor gedragsverandering bij specifieke doelgroepen.	Q	x	x	x	x	x	Hoog	Steden en gemeenten	Afhankelijk van locatie, projectontwikkelaars, terreinbeheerders, bedrijven, werkgeversverenigingen, zorg en onderwijskoe-pels, regionale landschappen, Provincie Antwerpen, IGEMO	€
Middellange termijn (tussen de 3-6jaar)											
7	Uitbouw van lokale en buurt Hoppinpunten Studie en uitbouw van lokale en buurt Hoppinpunten in netwerklogica die gemeenten hebben aangeduid	K		x	x	x	x	Hoog	Steden en gemeenten	De Lijn, Mobiliteitscentrale, VRR, IGEMO	€ €
8	Uitbouw 100% toegankelijke haltes aan Hoppinpunten tegen 2030 We verwijzen naar de richtlijnen voor toegankelijke haltes in de bushaltes van De Lijn. In het Masterplan Toegankelijkheid, dat werd opgenomen in het Vlaams regeerakkoord, wordt volgende doelstelling geformuleerd: 100% van de haltes opgenomen in een Hoppinpunt zijn autonoom toegankelijk voor personen met een motorische en visuele beperking tegen 2030. Als Vervoerregio Mechelen gaan we daarmee aan de slag bij de uitbouw van de Hoppinpunten.	Q		x	x	x		Hoog	wegbeheerders (AWV, steden en gemeenten)	De Lijn	€ € € €

		Fase	Welvarend	Aantrekkelijk	Duurzaam	Inclusief	Slim	Belang	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting
Middellange termijn (tussen de 3-6jaar)											
1	Uitbouw van selectief aanbod Hoppinpunten met P+R Aanbod: Mechelen station, Mechelen-Noord, en-Zuid, Fort van Breendonk (sneltramhalte) Extra P+R capaciteit is onderzoekspiste afhankelijk van HOV tracés - doortrekking van sneltram naar Willebroek station en masterplan Mechelen-Noord	Q	x	x	0	x	x	Medium	NMBS, Mechelen, Willebroek	AWV, De Lijn, Departement Omgeving	€ €
Lange termijn (>6 jaar)											
2	Kleine P+R-voorzieningen, buiten kernen, langs nieuwe HOV-assen Afhankelijk van uitbouw nieuwe HOV-assen en parkeer-behoefte, kunnen kleinschalige P+R voorzieningen uitgebouwd worden buiten kernen.	Q	x	x	0	x	0	Laag	Steden en gemeenten langsheen HOV-as	AWV, De Lijn, IGEMO	€ €

R1

Kernversterking en nabijheid op maat van voetganger en fiets

	Fase	Welvarend	Aantrekkelijk	Duurzaam	Inclusief	Slim	Belang	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting
Korte termijn (<3 jaar)										
1		x	x	x	x	x	Hoog	Steden en gemeenten, IGEMO	Departement Omgeving, Provincie Antwerpen, Breekijzer VZW	€
Leidraad ontharding door lokaal mobiliteitsbeleid – sturender parkeerbeleid, lokaal wegennet en aanleg Hoppinpunten Via een sturend parkeerbeleid, (her)inrichting lokaal wegennet, aanleg Hoppinpunten kunnen gemeenten kwaliteit van openbare ruimte verhogen (bv. meervoudig gebruik, vergroening, ontharding, op maat van voetgangers, fietsers) ipv aanpak louter gericht op verkeerskundige inrichting										
2		x	x	x	x	x	Medium	Steden & gemeenten	Departement Omgeving, Breekijzer VZW, IGEMO, Provincie Antwerpen	€
Screeningsinstrument toepassen herwaardering trage wegen met oog op fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk en groen-blauwe dooradering Tool toepassen om potenties voor ontharding en herwaardering trage wegen in beeld te brengen en kosten/baten te berekenen.										
3		x	x	x	x	x	Hoog	Steden & gemeenten, IGEMO	Departement Omgeving, Provincie Antwerpen	€
Maximaal clusteren van laadvoorzieningen op strategische locaties Opmaak transitiegericht afwegingskader voor uitbouw van elektrificatie laadinfrastructuur voor personenwagens. Het is aangewezen om de uitbouw van deze infrastructuur toekomstbestendig te maken. Het huidige beleid biedt veelal individuele oplossingen die geen bijdrage leveren tot de ruimtelijke doelstellingen in dit beleidsplan of op lokaal niveau. Het promoten van laadinfrastructuur op eigen terrein van woningen heeft bijvoorbeeld als risico dat opritten verhard worden (of blijven). Daarnaast zal het voorzien van laadinfrastructuur in het straatparkeren er voor zorgen dat publieke parkeerplaatsen quasi geprivatiseerd worden en nog moeilijk te herlocaliseren worden. Voor elektrische laadvoorzieningen volgen we als Vervoerregio het principe dat ze maximaal geclusterd in bv. buurtparkings. Zo kan de elektrificatie van het wagenpark een hefboom zijn om ons ruimtegebruik te reorganiseren.										

R2

Mobiliteitstransities versterken bij nieuwe ontwikkelingen

	Fase	Welvarend	Aantrekkelijk	Duurzaam	Inclusief	Slim	Belang	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting
Korte termijn (<3 jaar)										
1		x	x	x	x	x	Hoog	VVSG	Steden en gemeenten, Departement Omgeving, MOW, Provincie Antwerpen en Vlaams-Brabant, IGEMO, AWV, VMM	€ €
Opmaak leidraad met gebiedsgerichte aanpak parkeer- en mobiliteitsnormen De leidraad bevat good practises en een voorstel van parkeernormen die gebiedsgericht gedifferentieerd wordt. De aanpak van parkeernormen wordt verruimd tot mobiliteitsnormen die de transitie naar alternatieven (oa fiets) en deelmobiliteit versterken.										

R3

Gericht ontwikkelen en verdichten in kernen rond OV

	Fase	Welvarend	Aantrekkelijk	Duurzaam	Inclusief	Slim	Belang	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting
Korte termijn (<3 jaar)										
1	Interbestuurlijk bovenlokaal overlegplatform ruimte & mobiliteit Maken van interbestuurlijk afspraken en opzetten initiatieven om samenhang tussen ruimte & mobiliteit te versterken (TOD-projecten en -financiering, verlating teengaan, ...). Dit moet geen nieuw platform zijn, maar optimalisatie/uitbreiding van bestaande overlegstructuren.	Q	x	x	x	x	Hoog	Steden en gemeenten (burgemeesters), IGEMO	Departement Omgeving, Provincie Antwerpen	€
2	Inzetten op compenseren van bijkomende verharding voor harde verkeersinfrastructuur Binenn het regionale mobiliteitsplan voorzien we bijkomende infrastructuur voor duurzame vervoersmiddelen zoals fiets, OV en voetgangers in beperkte mate bijkomende infrastructuur voor weggebruik. De regio heeft de ambitie om bijkomende verhardingen voor verkeersinfrastructuur te compenseren door ontharding en kritisch te kijken naar, en eventueel vervangen van bestaande onnuttige verharding, zoals overgedimensioneerde wegen. Vanuit de regio moet een kader worden opgezet voor deze ambitie	Q	x	x	x	x	Hoog	Bovenlokaal platform ruimte en mobiliteit (Steden & gemeenten, IGEMO, Departement Omgeving, Provincie Antwerpen)		€

R4

Clusteren van logistieke functies en bedrijvigheid

	Fase	Welvarend	Aantrekkelijk	Duurzaam	Inclusief	Slim	Belang	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting
Korte termijn (<3 jaar)										
1	Clusteren van logistieke functies en bedrijvigheid, waar nodig via herlocalisatie Kader ontwikkelen binnen de vervoerregio om de juiste functie op de juiste plaats te krijgen. Daarbij bijzondere aandacht geven aan zonevreemde bedrijvigheid en de afsluitingsmogelijkheden en impact ervan op de omgeving. Bij hogere overheden aandringen op de ontwikkeling van tools om lokale overheden te ondersteunen in het herlocalisatiebeleid (vb. Vrachtscore bedrijventerreinen ontwikkelen, opzetten rollend fonds herlocalisatie,...) Interbestuurlijke afspraken stimuleren in het overlegplatform (R03-1) ifv het clusteren/bundelen van logistieke functies en bedrijvigheid, waar relevant zelfs via herlocalisatie. Link met PBRA is belangrijk - trekkerschap Provincie dient ook expliciet gevraagd te worden aan deputatie.	A	x	x	x	x	Hoog	Provincie Antwerpen, IGEMO	Steden en gemeenten, Departement Omgeving	€

R5

Verdere verlinting tegengaan en bestaande handelslinten herstructureren

	Fase	Welvarend	Aantrekkelijk	Duurzaam	Inclusief	Slim	Belang	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting
Korte termijn (<3 jaar)										
1	Proefproject ruimtelijke herstructurering N15 / N16	x	x	x	x	x	Hoog	Provincie Antwerpen, IGEMO	Steden en gemeenten, Departement Omgeving	€ € € €
	Opmaak geïntegreerde visie en uitvoeringsprogramma voor het ruimtelijk herstructureren van bestaande linten (bv afbouw / clustering handelsactiviteiten, verhogen van landschappelijke kwaliteit) , gekoppeld aan de herinrichting van de infrastructuur en publieke ruimte in functie van doorstroming openbaar vervoer en verkeersveiligheid (minder in- en uitritten, schrappen langsparkeren buiten de bebouwde kom, veilige fietsvoorzieningen...).									
	Link met PBRA is belangrijk - trekkerschap Provincie dient ook expliciet gevraagd te worden aan deputatie.									

W1

Optimalisatie hoofdwegenet

	Fase	Welvarend	Aantrekkelijk	Duurzaam	Inclusief	Slim	Belang	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting
Korte termijn (<3 jaar)										
1	Aanpak verkeersonveilige punten hoofdwegenet		x	x	x		Hoog	AWV	MOW, betrokken steden & gemeenten	€
Lange termijn (>6 jaar)										
2	Omvorming A12 Boom-Brussel Als Vlaamse hoofdweg		x				Medium	AWV	VMM, MOW, Departement Omgeving, Willebroek, Puurs-Sint-Amands, Kappelle-op-den-bos	€ € € €
3	Optimalisatie verknoping A12 x N16 Vervoerregio Mechelen wijst op potentieel van verknoping tot een multimodaal Hoppinpunt.		x				Medium	AWV	MOW, Departement Omgeving, Willebroek, Puurs-Sint-Amands, Kappelle-op-den-bos	€ € €
4	Omvorming N16 Puurs-Bornem Gemeenten wijzen op belang van blijvende ontsluiting kernen langsheen N16 en potentieel van dit stuk N16 als HOV-as.		x				Medium	AWV	Departement Omgeving, MOW, VMM, Willebroek, Puurs-Sint-Amands, Bornem	€ € €
5	Aanpassing Battelcomplex E19, gekoppeld aan doortrekken Uilmolenweg Aandacht voor OV en fiets in aanpassing Battelcomplex en doortrekken Uilmolenweg		x				Studie	AWV	MOW, Departement Omgeving, Mechelen	€ € € €

W2

Optimalisatie regionale en interlokale wegen

	Fase	Welvarend	Aantrekkelijk	Duurzaam	Inclusief	Slim	Belang	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting
Korte termijn (<3 jaar)										
1	Aanleg Tangent		x				Medium	AWV	MOW, Mechelen, Departement Omgeving	€ € € €
2	Aanpak verkeersonveilige punten regionale en interlokale wegen		x	x	x		Hoog	AWV	MOW, betrokken gemeenten	€ € € €
Middellange termijn (tussen de 3-6jaar)										
3	Optimalisatie verknoping N108 - R16 (Lier) In Vervoerregio Antwerpen - maar belangrijk voor Vervoerregio Mechelen en specifiek Duffel rond de N108 en N14.		x				Medium	AWV	MOW, Mechelen, Duffel, Lier, Departement Omgeving	€ € € €
4	Aanpak snelheidsregime en langsparkeren buiten bebouwde kom regionale en interlokale wegen volgens inrichtingsprincipes		x	x	x		Hoog	AWV	MOW, betrokken gemeenten, Departement Omgeving	€ €
Lange termijn (>6 jaar)										
5	Doortrekken Uilmolenweg via parallelweg E19, gekoppeld aan aanpassing Battelcomplex Aandacht voor OV en fiets in aanpassing Battelcomplex en doortrekken Uilmolenweg		x				Hoog	AWV	MOW, Mechelen, Departement Omgeving	€ €
Continu										
6	Aanpak doortocht en leefbaarheid interlokale en regionale wegen Het dragende wegennet kent specifieke aandachtspunten in de vervoerregio Mechelen rond leefbaarheid (bv. doortocht N15 in Putte centrum, N10 in Berlaal-Heikant, de N267 in Boortmeerbeek). We volgen de situatie op de voet en pakken dit aan op maat. Dit kan verschillende ingrepen omvatten, zoals het aanpakken van de doortocht met poorteffecten, het gebiedsgericht wijzigen van het snelheidsregime en andere maatregelen om de leefbaarheid te verbeteren.		x	x	x	x	Hoog	AWV, Steden en gemeenten	MOW en Departement Omgeving	

	Fase	Welvarend	Aantrekkelijk	Duurzaam	Inclusief	Slim	Belang	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting	
Korte termijn (<3 jaar)											
1	Opzetten programmawerking verkeersluwe en fietsvriendelijke mazen Gebiedsgerichte aanpak van het lokaal wegennet waarbij maatregelen worden genomen waarmee sluipverkeer wordt geweerd, de leef- en verblijfskwaliteit in kernen en woonwijken wordt verhoogd en ingezet wordt op de onthardingspotentie die (therinrichten van) het lokaal wegennet biedt. Kleine zorgvuldig gekozen ingrepen bieden ook de mogelijkheid om aantrekkelijke autoluwe fietstrajecten te realiseren die ingepast kunnen worden in het fietsnetwerk. De gebiedsgerichte aanpak van het lokaal wegennet komt dus niet enkel omwonenden, maar ook fietsers ten goede. Samenhangende aanpak op fietstrajectniveau is wenselijk (iib voor uitbouw alternatieve routes waar realisatie van fietsinfrastructuur niet (snel) haalbaar is). Hierbij is afstemming met gemeenten van omliggende Vervoerregio's nodig gezien vele mazen de grenzen van Vervoerregio's overschrijden.	🔍	x	x	x	x	x	Hoog	MOW Mechelen	VRR Antwerpen, VRR Kempen, VRR Leuven, VRR Vlaamse Rand	€
2	Maatregelen vrachtverkeer en doorgaand verkeer in interlokale mazen – bv. E19, R0, A12, N16 Samenhangende maatregelen en oplossingen voor verkeerswerende maatregelen van vrachtwagenparkeren, vrachtvervoer en doorgaand verkeer in interlokale mazen. Daarbij is intergemeentelijke samenwerking nodig.	🔍	x	x	x	x	x	Hoog	Steden en gemeenten	MOW, AWW, VR Vlaamse Rand, IGEMO	€ €
3	Aanpak verkeersonveilige punten lokaal wegennet	🔑	x	x	x		Hoog	MOW Mechelen	Steden en gemeenten	€ €	

L1

Behoud en ontwikkeling van logistieke knooppunten

		Fase	Welvarend	Aantrekkelijk	Duurzaam	Inclusief	Slim	Belang	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting
Korte termijn (<3 jaar)											
1	Het kader creëren waarbinnen de binnenvaartterminal in Willebroek zich ook in de toekomst kan blijven ontwikkelen. De dialoog met de terminal zelf aangaan om te bepalen wat hun noden zijn en hoe de (lokale) overheden en vervoerregio hierin kunnen faciliteren. (vb vergunningen, ontsluiting, beschikbare ruimte). Daarbij dient de nodige aandacht te gaan naar de vrijwaring van de biodiversiteit en het aanbieden van wals-troom.	Q	x	x	x		Hoog	AWV, Vlaamse Waterweg	Steden en gemeenten, Departement Omgeving		€
2	Onderzoeken hoe de spoorterminal in Muizen ook op lange termijn verzoenbaar blijft met de omliggende bewoning. De dialoog met de terminal zelf aangaan om te bepalen wat hun noden zijn en hoe de (lokale) overheden en vervoerregio hierin kunnen faciliteren (vb vergunningen) en welke bijkomende maatregelen nodig zijn om het draagvlak in de omgeving te behouden. (vb geluidswerende maatregelen) Daarbij dient de nodige aandacht te gaan naar de vrijwaring van de biodiversiteit.	Q	x	x	x		Hoog	AWV, Infrabel	Steden en gemeenten, Departement Omgeving, Ivarem		€ €
Lange termijn (>6 jaar)											
3	Het trimodale karakter van het trimodaal platform Puurs (thv Nijverheidstraat) veilig stellen. De site heeft (als 1 van de weinige inland locaties in Vlaanderen) het potentieel trimodaal ontsloten te worden. Er moet (via vergunningen) over gewaakt worden dat dit trimodale potentieel voldoende wordt benut bij de ontwikkeling van het terrein. Ook beleidsplannen van gemeente/provincie kunnen het logistieke belang onderschrijven en aangeven welke toekomstige ontwikkeling hier wordt vooropgesteld. De aantakking van de site op het (hogere) spoorwegnet dient veilig gesteld te worden (vb wissel niet wegnemen) en de capaciteit van de spoorwegbrug over de Rupel dient afgestemd te worden met het gebruik ervan (voldoende spoorpaden voor zowel personenvervoer als vrachttransport). Bij de ontwikkeling van dit logistiek knooppunt dient de nodige aandacht te gaan naar de vrijwaring van de biodiversiteit en het aanbieden van walstroom.	Q	x	x	x		Hoog	AWV, Infrabel, De Vlaamse Waterweg	Steden en gemeenten, Departement Omgeving, Provincie Antwerpen		€ € € €

L2

Sensibiliseren aanvullend gebruik bestaande kaaimuren

		Fase	Welvarend	Aantrekkelijk	Duurzaam	Inclusief	Slim	Belang	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting
Middellange termijn (tussen de 3-6jaar)											
1	Sensibiliseren aanvullend gebruik bestaande kaaimuren Bedrijven binnen de regio worden actief benaderd om samen te werken met de concessionaris van een kaaimuur om zo van de binnenvaart te proeven. Kaaimuren worden meestal gerealiseerd via een PPS-formule, waarbij Vlaanderen tussenkomt in de investeringskost in ruil voor een overslagengagement van de concessionaris. Samenwerking met andere bedrijven wordt daarbij gestimuleerd.	Q	x	x	x		Hoog	Vlaamse Waterweg	Steden en gemeenten, Departement Omgeving, AWV		€

L3

Uitbouw slimme distributie

	Fase	Welvarend	Aantrekkelijk	Duurzaam	Inclusief	Slim	Belang	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting
Korte termijn (<3 jaar)										
1		x	x	x		x	Medium	MOW Mechelen	MOW Vlaanderen, transportsector (federaties), IGEMO	€
Middellange termijn (tussen de 3-6jaar)										
2		x	x	x		x	Medium	IGEMO	Steden en gemeenten, Maatwerkbedrijven zoals ECOSO, Werkmaat en Flexpack (actief rond fietskoeriers), logistieke sector	€ €
3		x	x	x		x	Hoog	Steden & gemeenten, MOW Vlaanderen	IGEMO	€
4		x	x	x		x	Hoog	andere VVR's	Betrokken gemeenten, De Vlaamse Waterweg, Departement Omgeving, IGEMO	€

L4

Gecoördineerde aanpak vrachtwagenparkeren

	Fase	Welvarend	Aantrekkelijk	Duurzaam	Inclusief	Slim	Belang	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting
Korte termijn (<3 jaar)										
1		x	x			x	Hoog	IGEMO	MOW, Departement Omgeving, AWW	€ €
Middellange termijn (tussen de 3-6jaar)										
2		x	x			x	Hoog	Vervoerregio	MOW, Departement Omgeving, AWW, IGEMO, De Vlaamse Waterweg	€ €
3		x	x				Hoog	MOW Vlaanderen, Departement Omgeving en AWW		€ €
Lange termijn (>6 jaar)										
4		x	x			x	Hoog	wegbeheerders (AWW, steden en gemeenten)	MOW, Departement Omgeving, IGEMO	€ €

	Fase	Welvarend	Aantrekkelijk	Duurzaam	Inclusief	Slim	Belang	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting
Korte termijn (<3 jaar)										
1	Afstemmen VRN met de omliggende vervoerregio's * algemene afstemming VRN * in overleg met VVR Kempen een bijkomende vrachtrouteverbinding tussen N10 en E313 bepalen		X				Hoog	MOW Vlaanderen en AWW	Wegbeheerders (AWV, steden en gemeenten)	€
2	Over gemeentegrenzen heen afstemmen over lokale VRN binnen de regionale mazen * vastleggen principes selectie lokaal VRN * afstemming over gemeentegrenzen heen		X	X			Hoog	Steden en gemeenten, IGEMO	MOW, AWW	€
3	Over gemeentegrenzen heen de netwerken voor niet-reguliere vracht afstemmen (landbouwvoertuigen en langere en zwaardere voertuigen)LZV's) * wegwerken van zwarte punten langs N16 kan aangewend worden om de weg eveneens te optimaliseren voor LZV's * ontsluiting van veiling SKW richting E19 en A12-N16 aanpassen op LZV's. (invoegstrook is theoretisch te kort. In de praktijk is het wel haalbaar. Mogelijke KT-oplossing is hettekenen invoegstrook. LT-oplossing is heraanleg) * onderzoeken of regelgeving (binnen bepaalde tijdsvensters buiten de spits) aangepast kan worden (cfr expresweg)		X	X			Hoog	Steden en gemeenten, IGEMO	MOW, AWW	€
4	Inventariseren mogelijkheden om sluiп(vracht)verkeer te weren zonder daarbij bestemmingsverkeer te belemmeren. Omgekeerd op het VRN de weginrichting aanpassen ifv vrachtdoorstroming Over gemeentegrenzen heen afstemmen over te nemen maatregelen. Inventariseren van mogelijkheden vrachsturende, -milde-rende en -werende maatregelen inclusief effecten zodat wegbeheerders een kader hebben waarmee ze het gedra-gedoelematig in lijn kunnen brengen met het netwerk en hierover over gemeentegrenzen heen kunnen afstemmen. Rotondes langs regionaal (of hoger) VRN wegwerken/ minimaliseren.		X	X			Hoog	MOW/ AWW	Steden en gemeenten, IGEMO	€ €

5	Afstemming VRN en kilometerheffing aankaarten bij Vlaanderen aankaarten dat afstemming nodig is om het gewenste gedrag langs alle kanten te ondersteunen. Het VRN duidt routes aan waar we vracht willen bundelen. Op die assen zou de km-heffing lager moeten zijn dan op de trajecten waar we vracht zoveel mogelijk willen weren		X	X			Hoog	MOW/ AWW	Steden en gemeenten	€
6	(Digitale) routegeleiding afstemmen op aangeduid VRN Zowel bewegwijzering op het terrein als digitale kaartla-gen up-to-date houden met aanpassingen aan het VRN zodat vrachtwagens correct gestuurd worden.		X	X			Hoog	MOW/ AWW	Steden en gemeenten, IGEMO	€
7	Inventariseren waar binnen de vervoerregio de als dusdanig geselecteerde wegen niet voldoen aan de inrichtingseisen verbonden aan de wegcategorisering of het VRN. Bij eventuele aanpassing van de infrastructuur dient rekening gehouden te worden met het beperken van geluidsoverlast en het bewaken van de luchtkwaliteit.		X	X			Medium	MOW/ AWW	Steden en gemeenten, Departement Omgeving	€ €
8	Onderzoek naar de verbindingen en flankerende maatregelen voor doorgaand vrachtverkeer tussen de R6 en de N10 Nagaan of en onder welke voorwaarden de N15, dan wel de Berlaarbaan-Mechelbaan de rol als verbindingen voor doorgaand vrachtverkeer tussen R6 en N10 kunnen op-nemen.		X	X			Hoog	MOW/ AWW	Steden en gemeenten, VVR Antwerpen	€

	Fase	Welvarend	Aantrekkelijk	Duurzaam	Inclusief	Slim	Belang	Trekker(s)	Partner(s)	Kosteninschatting
Korte termijn (<3 jaar)										
1	Advies naar Vlaanderen voor een overkoepelende aanpak Het beleid tussen de verschillende vervoerregio's moet complementair zijn en daarom afgestemd worden op elkaar. Dit vraagt om een overkoepelende aanpak die gestuurd wordt vanuit MOW Vlaanderen			X			Hoog	MOW Mechelen	MOW Vlaanderen	€
2	Advies naar duidelijkheid rond invulling en budgettering Vervoer op Maat Het beleid rond combimobiliteit en Hoppinpunten is sterk afhankelijk van uiteindelijke invulling en budgetten Vervoer op Maat. Gemeenten en stakeholders vragen duidelijkheid rond termijnen, invulling en budgettering.	X		X	X		Hoog	MOW Mechelen	MOW Vlaanderen, De Lijn	€
3	Vereenvoudiging subsidiemechanisme Hoppinpunten Bij de gemeenten wordt het huidige subsidiemechanisme als problematisch ervaren 1) prefinanciering 2) onvoldoende middelen voor buurt en lokale Hoppinpunten 3) mandagen van de gemeente worden niet gesubsidieerd 4) slechts 50% voor interregionale en regionale Hoppinpunten. 5) te zwaar procesmatig Advies om Hoppinpunten uit te bouwen in vooropgestelde termijn is om te vereenvoudigen bv. via flexibele enveloppefinanciering en resultaatsverbintenis van de gemeente (bv. gelijkaardig aan LEKP)		X	X		X	Hoog	MOW Vlaanderen	VVSG, Mobipunt VZW	€ € € €
4	Slimme kilometerheffing Vervoerregio Mechelen adviseert aan de Vlaamse overheid om een slimme kilometerheffing in te voeren in functie van sluipverkeer en dichtslibbend onderliggend wegennetwerk, zowel personenvervoer als vrachtvervoer. Met "slim" wordt benadrukt om gebruik van het hoger wegennet te intensiveren en doorgaand (zwaar) verkeer te weren doorheen het lokaal wegennet. Zie ook acties W3 en L5-5 rond vereiste afstemming met vrachtroutenetwerk en gebiedsgerichte aanpak lokaal wegennet.	X	X	X	X	X	Hoog	Vlaamse overheid	AWV, Steden & Gemeenten, De Lijn, Vlaamse overheid, VMM	€
5	Advies voor eenvoudig subsidiemechanisme voor proefprojecten via vervoerregio's Vele voorgestelde acties zijn innovatief en/of technisch zéér uitdagend, bv. proefproject ruimtelijke herstructurering of opzetten programmawerking interlokale mazen over grenzen van Vervoerregio's heen. Een eenvoudig subsidiemechanisme vanuit de Vlaamse overheid waar de Vervoerregioraad over kan beslissen, kan zo'n proefprojecten stimuleren.	X	X	X	X	X	Hoog	MOW Mechelen	MOW Vlaanderen	€ €

6	Scherper en breder Vlaams kader voor slimme distributie Proefprojecten in meer efficiënte en duurzame logistiek zitten in stijgende lijn, ook buiten steden in randstedelijke en landelijke gebieden. Vanuit de sector komt de vraag om afspraken te maken over de grenzen heen van lokale besturen, de regio is daarbij niet het juiste niveau. De vervoerregio adviseert Vlaanderen naar een breder en scherper kader in slimme distributie voor logistieke spelers, sectorfederaties, bedrijven en lokale overheden.	X	X	X			X	Hoog	MOW Mechelen	VMM, TLV, Febetra, Bpost, City Depot....	€
---	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---	---	---	--	--	---	------	--------------	------------------------------------------	---

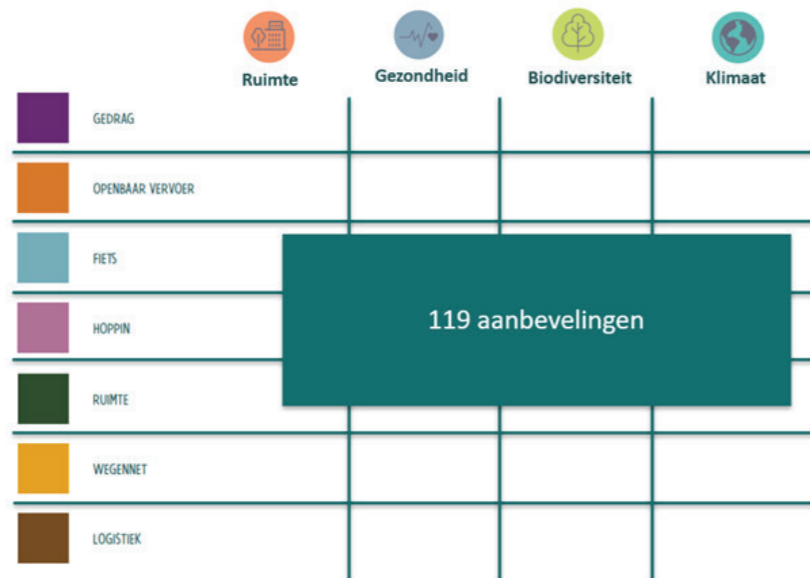
**AANBEVELINGEN
VANUIT
HET MER**

AANBEVELINGEN VANUIT HET MER

De aanbevelingen uit bijgevoegd MER (zie bijlage E) werden grondig bestudeerd door de opstellers van het regionaal mobiliteitsplan. Dit gaf aanleiding tot een aantal bijstellingen aan het actieplan, waardoor de milieueffectrapportage dus daadwerkelijk doorwerkte in de besluitvorming met betrekking tot het regionaal mobiliteitsplan. Voor elke aanbeveling uit het ontwerp-MER werd door de opstellers van het regionaal mobiliteitsplan aangegeven hoe er mee zal omgegaan worden bij de uitwerking van de definitieve versie van het regionaal mobiliteitsplan.

Verwerking

De aanbevelingen uit de MER werden geformuleerd vanuit de domeinen thema's ruimte, gezondheid, biodiversiteit en klimaat. Deze aanbevelingen werden ook specifiek gemaakt voor de onderdelen van het regionaal mobiliteitsplan. Schematisch ziet dit er als volgt uit:



Figuur 8 - Structuur aanbevelingen MER

Voor elk van deze aanbeveling werd ingeschat of dit een bijsturing aanvulling was in de strategische visie, het actieplan of eerder een aandachtspunt bij uitvoering van acties onder het regionaal mobiliteitsplan.

	Bijsturing / aanvulling in strategische visie	Bijsturing / aanvulling in actieplan	Aandachtspunt bij uitvoering acties
Ruimte	4x	4x	100tal
Gezondheid	1x	6x	
Biodiversiteit		5x	
Klimaat		1x	

Figuur 9 - Schematische weergave verwerking aanbeveling MER door opstellers regionaal mobiliteitsplan

Veel van deze aanbevelingen zijn operationele aandachtspunten waarmee bij uitvoering van projecten rekening moet gehouden worden. Deze zijn dus niet rechtstreeks relevant voor het strategisch niveau van het regionaal mobiliteitsplan en worden niet doorvertaald in het regionaal mobiliteitsplan zelf. Wel wordt een checklist ontwikkeld door MOW waarbij operationele aanbevelingen uit de sMER worden meegenomen in de gehele projectcyclus van activiteiten onder het regionale mobiliteitsplan (zie ook monitoring en bijsturing).

Andere aanbevelingen hebben aanleiding gegeven tot bijstellingen van of aanvullingen van de visie. De aanbevelingen die aanleiding hebben gegeven tot bijstellingen of aanvullingen van de visie en/of actieplan. De hoofdlijnen hiervan zijn: faciliteren van emissievrij transport, het vermijden of beperken van luchtvervuiling en geluidsoverlast, het vrijwaren van het ecologisch netwerk en van waardevolle habitats, het ondersteunen van de klimaat- en energietransitie en het zoveel mogelijk voorkomen van bijkomende verharding.

Voorbeelden van aanpassingen zijn expliciete verwijzingen naar het klimaatplan MOW 2030 en lokale klimaat- en energie-actieplannen en bv. ook een toegevoegde actie rond het compenseren van bijkomende verharding van verkeersinfrastructuur.

Een volledig overzicht van alle maatregelen en van de bijhorende bijstellingen is te vinden in de tabel in bijlage F. Tot slot, de MER oordeelt ook dat de ingrepen in het regionaal mobiliteitsplan op zichzelf niet volstaat voor de beoogde beleidsdoelstellingen modal shift en reductie in niet-duurzame afgelegde voertuigkilometers (zie op p. 19 en de noodzaak voor meer sturende maatregelen). Dit betekent dat het plan onvoldoende hefboomen kent en bijdraagt aan de milieuen klimaatdoelstellingen die met deze mobiliteitsgerelateerde doelstellingen samengaan. De MER formuleert daarom ook aanbevelingen naar flankerend beleid. Vermeldenswaardig is dat omwille van mobiliteitsgerelateerde milieueffecten – het advies, dat ook de vervoerregio aan de Vlaamse regering formuleert, om een slimme kilometerheffing in te voeren vanuit de MER ten volle wordt ondersteund.

