

# Waar willen de Mechelse politici naartoe met ons openbaar vervoer?

## 10 vragen en 60 antwoorden over de toekomst van de bus in Mechelen

Groen en Open VLD hebben samen geantwoord als stadslijst.

<b>1</b>	<b>Welke is voor uw partij de grootste prioriteit op het gebied van openbaar vervoer?</b>
<b>CD&amp;V</b>	CD&V streeft naar een modern, efficiënt, betaalbaar en duurzaam openbaar vervoer. Concreet betekent dit dat we werk willen maken van eenduidige en voldoende (digitale) communicatie naar de gebruiker, minimalisering van de milieu-impact, de grootst haalbare frequentie en spreiding van het bus- en treinverkeer en voldoende sociale opvangnetten voor minder begoeden.
<b>NVA</b>	Openbaar vervoer is een belangrijke schakel in een geïntegreerd mobiliteitssysteem. We willen de mogelijkheden die binnen de net opgerichte vervoerregio ontstaan, optimaal benutten, zonder daarop vooruit te lopen. Grootste uitdaging op vlak van bereikbaarheid, ook met openbaar vervoer, is zeker wel het nieuwe ziekenhuis vlot bereikbaar maken en als nieuw knooppunt voor het openbaar vervoer laten functioneren.
<b>PVDA</b>	Een performant openbaar vervoer is onze prioriteit met betrekking tot mobiliteit in Mechelen: <ul style="list-style-type: none"><li>• We dringen aan op investeringen bij De Lijn om de kwaliteit en de dienstverlening te versterken.</li><li>• We streven naar een kosteloos openbaar vervoer in de stad, zodat mensen makkelijker de stap naar het openbaar vervoer zetten.</li><li>• We verhogen het aanbod op de lijnen, zeker laat op de avond, en voorzien meer haltes.</li><li>• De Lijn blijft de bevoorrechte partner in de ontwikkeling van het stedelijk en regionaal openbaar vervoer.</li></ul>

<p><b>sp.a</b></p>	<p>Als sp.a – jijmaaktMechelen willen wij van het openbaar vervoer in Mechelen opnieuw hét alternatief maken. De besparingen bij De Lijn en het gebrek aan moed van het stadsbestuur, hebben het openbaar vervoer in het verdomhoekje doen belanden. Een hogere frequentie, betere verbindingen en kwalitatieve dienstverlening zijn daarbij cruciaal. Vooral voor de verbinding van de dorpen en wijken met het stadscentrum is degelijk en frequent openbaar vervoer onmisbaar.</p> <p>Daarnaast willen wij als sp.a – jijmaaktMechelen de dienstverlening die vandaag bestaat voor shoppers die naar Mechelen komen, nl. gratis openbaar vervoer van het Douaneplein naar het centrum, uitbreiden: voor ons heeft elke Mechelen recht om gratis met het openbaar vervoer naar het stadscentrum en terug te reizen.</p>
<p><b>Stadslĳst</b></p>	<p>Verzekeren van frequente, degelijke en waar mogelijk in afzonderlijke beddingen verbindingen op de hoofdassen van en naar de Stad en de buitenwijken/dorpen</p> <p>Dit in combinatie met een stadspendel en een flankerend en aanvullend OV-beleid naar en van de hoofdassen en de stations met snelle en duidelijke overstapmogelijkheden.</p> <p>Dit alles in overleg met de mobiliteitsregio. We zijn voorstander van het afsluiten van een convenant bij het begin van de legislatuur waarin de afspraken voor de volgende 6 jaar samen worden vastgelegd, op die manier willen we een grotere impact krijgen op de keuzes die De Lijn maakt en een constructieve samenwerking faciliteren.</p>
<p><b>Vlaams Belang</b></p>	<p>Vermits Mechelen zich "specialiseert" in verkeerscontroles allerhande is het noodzakelijk om voor alternatief vervoer te zorgen willen we de stad een beetje levend houden. Openbaar busvervoer later dan nu het geval is moet met De Lijn worden afgesproken. Tegelijkertijd moet een taxicheque in het leven worden geroepen en de taxitarieven aangepast worden naar beneden.</p>

2	Welke plaats moet de bus volgens uw partij krijgen in de binnenstad? Wil uw partij de bushaltes op de Veemarkt behouden? Waarom wel of niet?
CD&V	<p>CD&amp;V is van mening dat een centraal gelegen pendelplaats in de binnenstad essentieel is voor een doordachte bereikbaarheid van het centrum. De Veemarkt is daarvoor vandaag de meest geschikte plaats:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* voldoende open ruimte en stelplaats voor verschillende buslijnen</li> <li>* op wandelafstand van de Grote Markt, het Hof van Busleyden, de schouwburg en een aantal grote scholen</li> <li>* bereikbaarheid van het (tijdelijke ?) nieuwe zorgcentrum op de site van het Sint-Maartenziekenhuis.</li> </ul> <p>Daartegenover staat dat de bus voor CD&amp;V slechts een onderdeel is van een leefbare, toegankelijke binnenstad en dat andere vervoerswijzen zoals taxi en fiets minstens evenwaardig behandeld moeten worden. Daarom is het van belang om echte cityhubs te creëren waar men moeiteloos van een verkeersvorm op een andere kan overstappen (bijvoorbeeld van bus naar leenfiets).</p>
NVA	<p>De bus heeft in de binnenstad een belangrijke meerwaarde in de mobiliteit van mensen die zich moeilijk te voet of per fiets kunnen verplaatsen. Daarvoor zijn goed toegankelijke voertuigen en haltes nodig. De reisweg van de bus door de binnenstad wordt ook prioritair vrijgemaakt van oneffenheden – ook handig voor fietsers en scootmobielen.</p> <p>De bushaltes op de Veemarkt kunnen een herschaling gebruiken – het kan compacter, maar het is wel de enige centrumhalte voor de streeklijnen en verknoping met de stadslijn. Voor verkeer naar scholen, stadsschouwburg, stadhuis, gerechtshof, en alle andere functies in het centrum blijft deze halte best behouden. Inzake concrete lijnvoering willen we niet vooruit lopen op de afwegingen die binnen de vervoerregio moeten gemaakt worden.</p>
PVDA	<p>De bushaltes op de Veemarkt moeten blijven. Het is immers de enige plaats die het centrum door middel van openbaar vervoer nog toegankelijk houdt. Het huidige mobiliteitsbeleid verleent in de binnenstad en ook elders de meeste faciliteiten aan de auto. We pleiten voor een binnenstad waar meer plaats is voor openbaar vervoer. Het huidige aanbod in de binnenstad nodigt alles behalve uit om een auto aan de kant te laten staan.</p>

<p><b>sp.a</b></p>	<p>Ook in de binnenstad heeft voor sp.a – jijmaaktMechelen het openbaar vervoer een fundamentele plaats. Het busstation Veemarkt dient te worden behouden, of hoogstens vervangen door een ander primair busstation intra muros en vlak bij het hart van de binnenstad. Als sp.a – jijmaaktMechelen geloven wij niet in de meerwaarde van stations op de Vesten, gevolgd door nog een extra overstap.</p>
<p><b>Stadslĳst</b></p>	<p>De Stadspendel dient behouden te blijven (pendelbus die de binnenstad op frequente basis bedient en de gebruikers naar de stations (NMBS), de hoofdassen en de aansluitingen op andere vervoersmodi brengt. We zijn voorstander van een Stadspendel die ook de trekpleisters nabij het centrum beter te ontsluit, zoals het Museum Dossin en de Nekkersite.</p> <p>De bereikbaarheid van het centrum met de bus is belangrijk, een halte aan de Veemarkt blijft daardoor een evidentie. Een aandachtspunt hierbij is wel dat het aantal grote streekbussen, die niet aangepast zijn aan het verkeer in de historische binnenstad, zoveel mogelijk beperkt moet worden of vervangen door bussen die kleiner en milieuvriendelijker zijn (zie verder).</p>
<p><b>Vlaams Belang</b></p>	<p>Zie eerste vraag. De bushaltes op de Veemarkt moeten worden behouden. Men kan niet én de auto uit de stad proberen te houden én tegelijkertijd niet in voldoende openbaar vervoer voorzien.</p>

<p><b>3</b></p>	<p><b>Hoe staat u tegenover het idee om de citypendel te vervangen door een compact stadsnet met enkele doorgaande lijnen met elektrische bussen die de dichtstbevolkte wijken en randgemeenten opnieuw rechtstreeks met de binnenstad verbinden?</b></p>
<p><b>CD&amp;V</b></p>	<p>De verbinding met de wijken en dorpen is voor CD&amp;V een absoluut strijdpunt. In plaats van de citypendel te vervangen willen we het compact stadsnet parallel uitbouwen. Onze aandacht gaat daarbij inderdaad naar kleinere, milieuvriendelijke bussen met voldoende haltes (niet enkel op de hoofdwegen maar ook in wijken),</p> <p>maar evenzeer naar het vastleggen en werk maken van veilige fietsroutes waarbij de zwakke weggebruiker niet als buffer voor de auto wordt gebruikt.</p>
<p><b>NVA</b></p>	<p>Principieel geen bezwaar, maar in de vraag zijn wel enkele elementen die extra geld kosten – nieuwe lijnen en nieuwe voertuigen. Een hertekend netwerk dat meer mensen kan vervoeren willen we zeker mee bepleiten in de vervoerregio en op Vlaams niveau. We zijn er wel van overtuigd dat een goed bereikbaar stadscentrum, ook en zeker bij evenementen, noodzakelijk is.</p>
<p><b>PVDA</b></p>	<p>Dit lijkt ons een zeer goed idee. Op deze manier kan men het aanbod van het openbaar vervoer in de binnenstad en de verbindingen tussen de buitenwijken en de binnenstad te verbeteren. De citypendel werkt vandaag enkel voor mensen die geen alternatief hebben. Het nodigt mensen buiten de binnenstad niet uit om de auto aan de kant te laten staan. Met de auto kan men in één beweging naar verschillende punten in het centrum, met de citypendel lukt dit enkel vanuit Nekkerspoel. Dat aanbod is veruit te mager.</p>
<p><b>sp.a</b></p>	<p>Wij staat zeer positief tegenover dit idee. Het is bewezen dat al teveel overstappen op een relatief kort traject afradend werkt. Een compact stadsnet dat voor een rechtstreekse verbinding zorgt tussen wijken/randgemeenten en de binnenstad draagt dan ook onze voorkeur weg. Wat betreft de elektrische bussen, had de burgemeester had in 2012 sterk gemaakt dat hij van de Lijn had verkregen om het Mechels grondgebied te bedienen met elektrische bussen, maar daar is niets van in huis gekomen. Wij willen dit gesprek met De Lijn heropenen.</p>
<p><b>Stadslĳst</b></p>	<p>Zie ook het antwoord op vraag 1: vooral het resultaat is belangrijk, we zijn voorstander van een performant, comfortabel en hoogfrequent busnetwerk, waar alle Mechelaars voordeel bij hebben. Goede verbindingen met de</p>

	<p>dichtbevolkte wijken en randgemeenten zijn daarbij belangrijk, maar mogen er niet toe leiden dat veel (bovenlokale) lijnen door het centrum rijden. Een performante centrumpendel daarvoor een betere optie.</p> <p>We zijn al lang vragende partij voor milieuvriendelijkere bussen. Het inzetten van elektrische bussen is in een stedelijke context uiteraard nog beter.</p>
<b>Vlaams Belang</b>	<p>Dit voorstel werd jaren geleden reeds door onze partij gedaan, weliswaar niet elektrisch omdat dit toen nog niet aan de orde was. Volledig voor dus.</p>

<p><b>4</b></p>	<p><b>Welke maatregelen wil uw partij nemen om het openbaar vervoer en de bussen in Mechelen beter toegankelijk te maken voor personen met beperkte mobiliteit en hoe wil uw partij de mobiliteit van elke Mechelaar garanderen, inclusief mensen zonder auto of rijbewijs en personen met beperkte mobiliteit?</b></p>
<p><b>CD&amp;V</b></p>	<p>Vooreerst moet het bestaande systeem van belbussen en taxicheques worden geëvalueerd op efficiëntie en betaalbaarheid. Naar analogie met de bedrijfs-wereld moeten ook mensen met een beperkt inkomen kunnen rekenen op een toereikend mobiliteitsbudget indien zij hun verplaatsingen niet met bestaande buslijnen kunnen doen.</p> <p>Bij vernieuwing van bestaande opstapplaatsen en nieuwe buslijnen moeten verhoogde opstapplaatsen worden voorzien die op een veilige manier toegankelijk zijn – niet enkel voor minder mobiele maar bijvoorbeeld ook voor schoolgaande kinderen. Conflictsituaties met andere verkeersstromen (fietsers, voetgangers en auto's) moeten daarbij ten allen tijde vermeden worden.</p> <p>Tot slot wil CD&amp;V de mensen die wat beter te been zijn middels permanente communicatie aan bushaltes en op voertuigen aanmoedigen om hun minder mobiele medemens een handje te helpen bij het in- en uitstappen.</p>
<p><b>NVA</b></p>	<p>Zie ook bij antwoord op vraag 4. Daarnaast is het openbaar vervoer niet de oplossing voor elke vervoersnood. We zijn er wel van overtuigd dat we bij vernieuwing van het openbaar domein verder en consequent moeten blijven inzetten op het verwijderen en vermijden van obstakels, dat is voor iedereen van belang. Toegankelijke haltes vormen een uitdaging in een obstakelvrije ruimte, maar zijn zeker haalbaar.</p>
<p><b>PVDA</b></p>	<p>Het verbeteren van de toegankelijkheid van openbaar vervoer voor personen met een beperkte mobiliteit begint met het toegankelijker maken van bussen en meer beschikbaar stellen van ondersteunend personeel. Toegankelijke bussen moeten ook beter onderhouden worden zodat de toegankelijkheid niet verloren gaat.</p> <p>De mobiliteit van elke Mechelaar kan gegarandeerd worden door een beter aanbod en het gratis maken van openbaar vervoer. Gratis openbaar vervoer is geen droom, maar een keuze die verschillende steden in de wereld al gemaakt hebben.</p>

<p><b>sp.a</b></p>	<p>Mechelen scoort wat betreft toegankelijkheid van het openbaar vervoer het slechtste van alle centrumsteden. Slechts 25 haltes zijn toegankelijk voor Mechelaars met een fysieke beperking en slechts 10 voor Mechelaars met een visuele beperking. Dat er ook extra haltes zijn waar men mits assistentie wel kan opstappen is voor sp.a – jijmaaktMechelen onvoldoende. Wij willen op zo kort mogelijke termijn af van de reservatieplicht (het 24u op voorhand reserveren van assistentie). We rollen daarom een plan uit om alle bushaltes in beheer van de stad Mechelen toegankelijk te maken voor Mechelaars met een beperking. Daarnaast willen we door het gratis aanbieden van openbaar vervoer, verhoogd comfort en verhoogde frequentie het openbaar vervoer voor iedereen opnieuw aantrekkelijker maken.</p>
<p><b>Stadslĳst</b></p>	<p>a) Verhoogde en verbeterde opstapplaatsen die zeker toegankelijk zijn voor de mensen met een beperkte mobiliteit. Onderzoeken en implementeren van vervoer (OV) op maat voor mensen met een beperkte mobiliteit.</p> <p>b) Via OV, verdere massieve uitrol van deelfietsen, deelwagens aan de haltes en overstapplaatsen en in de wijken en dorpen. Op zoek gaan met alle actoren naar een betaalbare en haalbare mobiliteit voor alle Mechelaars, o.a. via taxicheques.</p>
<p><b>Vlaams Belang</b></p>	<p>Op termijn moeten alle bussen worden aangepast aan personen met een handicap of ouderen. Dit zal op termijn ook wel gebeuren, maar men mag van de overheid niet verwachten dat dit onmiddellĳk overal zal gebeuren.</p> <p>De mobiliteit van iedereen garanderen kan enkel door openbaar vervoer EN betaalbare taxi's. Dit stadsbestuur heeft onder de Groene schepen de instapprijs voor taxi's nog verhoogd.</p>



5	Is uw partij voorstander van vrije busbanen op de Vesten tussen de Brusselpoort en het Hoogstratenplein?
CD&V	<p>CD&amp;V streeft naar een vlotte doorstroming voor elke vervoersvorm. Het voorstel van vrije busbanen op de Vesten moet zeker worden onderzocht. Volgende factoren zijn daarbij van belang:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* is er een positieve impact op het aantal passagiers dat de bus gebruikt ?</li> <li>* is de tijdswinst relevant genoeg, gezien de verkeersknoop zich op de buitenring reeds vormt tussen het Rodekruisplein en Brusselpoort (Plaisancebrug) ?</li> <li>* wat is de impact op het autoverkeer ?</li> <li>* bijkomend : is het Vlaams Gewest bereid om de gedane investeringen op de Speecqvest te hertekenen</li> </ul>
NVA	<p>Zeker wat de Zandpoortvest betreft, is er na de ingebruikname van de Tangent achter de spoorweg mogelijkheid om een anderen invulling te geven aan wat nu verkeersruimte is. Het markeren van vrije busbanen is een eenvoudige en goedkope manier om dat te doen. Voor de Speecqvest was dat (busbanen zodra tangent opent) voor de heraanleg beloofd, daar houden we ons dus ook aan. Voor Van Benedenlaan en Schuttersvest is een nieuwe wegindeling ook wenselijk, minstens om de fietsers daar plaats te geven. Maar een busbaan op dit gedeelte zien we eerder als een proefproject, tot we meer zicht hebben op de effecten van de tangent op de verkeersafwikkeling op dit gedeelte van de vesten.</p>
PVDA	<p>De PVDA verdedigt het STOP-principe en geeft openbaar vervoer voorrang op particulier vervoer. Als vrije busbanen verkeerskundig vanuit dit perspectief voordelig zijn, zullen we dit zeker steunen.</p>
sp.a	<p>Absoluut. Bij de heraanleg van de Vesten is dit steeds de bedoeling geweest. Dit werd ook zo geadviseerd door Mobiliteit Vlaanderen, TreinTramBus en De Lijn, maar in de praktijk is daar helaas niets van te zien. Vanuit sp.a – jijmaaktMechelen vinden we dat er niet moet gewacht worden op de opening van de Tangent om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren.</p>
Stadslĳst	<p>De stadslĳst wil een betere doorstroming van bussen op de Vesten. We staan principieel niet afkerig tegen een afzonderlijke busbaan en willen deze piste ernstig onderzoeken. Ook voor de Noordelijke Vesten willen we onderzoeken hoe we daar een betere busdoorstroming kunnen realiseren.</p>
Vlaams Belang	<p>Neen, vrije busbanen zorgen voor ellenlange files en bemoeilijken de mobiliteit.</p>

<b>6</b>	<b>Is uw partij voorstander van een sterkere band tussen ruimtelijke ordening (inplanting van nieuwe vervoersmagneten, woonwijken, scholen, voorzieningen...) en het openbaar vervoer worden versterkt? Zo ja, hoe wil u dat bereiken?</b>
<b>D&amp;V</b>	CD&V meent dat niet enkel de band tussen ruimtelijke ordening en het openbaar vervoer moet worden versterkt, maar dat elke nieuwe inplanting of ontwikkeling verplicht onderworpen moet worden aan een algemene mobiliteitstoets met aandacht voor alle weggebruikers.
<b>NVA</b>	<p>Mechelen is centraal gelegen in Vlaanderen en ook goed voorzien van verbindingen met ruime omgeving. Dat zijn elementen die maken dat een groei van de stad waarschijnlijk is, nog bovenop de eigen aangroei.</p> <p>Nieuwe infrastructures, en ook openbaar vervoer, zijn kostelijke ingrepen. We vinden het dus logisch om nieuwe ontwikkelingen bij voorkeur in te planten bij bestaande vervoersknooppunten – hoogwaardig openbaar vervoer hoort daar zeker bij, maar ook goede voorzieningen voor de zachte modi.</p>
<b>PVDA</b>	Zeker. Bij elk bouwproject moet nagedacht worden over het mobiliteitsaspect vanuit het STOP-principe. Projectontwikkelaars moeten hierin delen in de kosten als het gaat over lucratieve private projecten. De lusten en lasten moeten verdeeld worden. Een duurzame mobiliteit rond een bouwproject moet als evenwaardig gezien worden als het project zelf. Zonder een haalbaar mobiliteitsplan kan een nieuw bouwproject geen groen licht krijgen.
<b>sp.a</b>	Dit is vanzelfsprekend voor sp.a – jijmaaktMechelen. Bij elk project van enige omvang dient de bereikbaarheid van de site met het openbaar vervoer integraal deel uit te maken van de bijzondere voorwaarden bij de besluitvorming in de Omgevingsvergunning. Bij de start van de volgende legislatuur willen wij voor elke wijk, op basis van een participatietraject, een masterplan opmaken, waarin bereikbaarheid en leefbaarheid getoetst worden aan vooraf vastgestelde criteria.
<b>Stadslĳst</b>	<p>We zijn daar zeer grote voorstander van en zijn er als partij van overtuigd dat dat de visie bij elke stadsontwikkeling moet zijn. Daarom is het belangrijk dat er een globaal GRUP komt die de plaatsen voor dergelijke ontwikkeling afbakt en die het mogelijk op langere termijn met de verantwoordelijke overheden en bedrijven (de lijn, NMBS) het OV hierop af te stemmen.</p> <p>De Arsenaal/Raghenosite kan op dat vlak een voorbeeld worden: de uitstekende ligging vlakbij het station en de het nieuwe busstation, zorgt er voor dat dit een autoluwe woon- en werkwijk kan worden die vooral via fiets en OV ontsloten wordt.</p>
<b>Vlaams Belang</b>	In een historische stad is het moeilijk om die sterkere band door te voeren, maar voor nieuwe wijken kan naargelang de situatie dit worden bekeken.

7	Hoe wil uw partij de gebruikers en het middenveld betrekken bij het mobiliteitsbeleid in onze stad?
CD&V	<p>CD&amp;V wenst in het algemeen de contacten tussen het stedelijk beleid en het middenveld te herwaarderen, niet enkel wat mobiliteit betreft. Concreet betekent dit een doorstart van de wijk- en dorpsraden, een betere opvolging van (en aandacht voor) de verslagen van de stedelijke adviesraden en regelmatig contact met doelgroepenorganisaties zoals OKRA, Samenlevingsopbouw, Unizo,...</p>
NVA	<p>Als we het openbaar vervoer vraaggericht willen maken, spreekt het voor zich dat de gebruikers mee aan tafel zitten bij de uitwerking van het netwerk. De manier waarop moet binnen de vervoerregio bepaald worden, maar wij willen dat zij gebruik maken van het netwerk, ook mee kunnen spreken over zwaktes en sterktes van het huidige net en hun voorstellen voor verbetering kunnen voorleggen. Nu de steden en gemeenten via de vervoerregio's zelf medezeggenschap krijgen in de organisatie van het openbaar vervoer, is het ook wenselijk dat openbaar vervoer ook een vast thema wordt binnen de gemeentelijke verkeerscommissie.</p>
PVDA	<p>De PVDA is erg voorstander voor het betrekken van gebruikers en het middenveld op alle domeinen, dus ook mobiliteit. Mobiliteit is een thema dat echt iedereen aanbelangt. Het is dan ook van belang om iedereen te betrekken bij de vormgeving ervan.</p> <p>Het stadsbestuur heeft in de voorbije bestuursperiode vooral laten zien hoe het niet moet. In verscheidene mobiliteitsdossiers werden grote plannen van bovenaf doorgedruwd, zonder enig overleg met buurtbewoners: het mobiliteitsplan voor de wijk Nekkerspoel, de heraanleg van de Speeqvest, ... Belangrijke ingrepen moeten altijd met langdurige inspraaktrajecten gepaard gaan.</p> <p>Ook de evolutie naar een stedelijke mobiliteit waarin fietsen, wandelen en openbaar vervoer centraal staan, moet gebeuren in samenspraak met alle Mechelaars, opdat iedereen overtuigd mee kan in het nieuwe mobiliteitsverhaal.</p>

<p><b>sp.a</b></p>	<p>Door het middenveld en gebruikers veel nauwer te betrekken bij de totstandkoming van de besluitvorming, dus als actieve partners. Op wijk- en dorpsniveau ontwikkelen we sterke participatietraject waar het mobiliteitsbeleid een fundamenteel deel zal van uitmaken. We gebruiken daarnaast op stadsniveau actief de expertise die binnen de stad voor handen is door structureel overleg met het middenveld en de mobiliteitsorganisaties en door een open call voor burgerexperten die de administratie versterken.</p>
<p><b>Stadslijst</b></p>	<p>Binnen de bestaande overlegstructuren en door een permanente communicatie en samenwerking met deze middenveldorganisaties. Elke organisatie of belangengroep heeft haar eigen specialiteit en expertise, die ons kan helpen om een goed mobiliteitsbeleid voor alle Mechelaars vorm te geven. Zodat we samen binnen de bestaande mogelijkheden op zoek kunnen gaan naar de beste oplossingen.</p>
<p><b>Vlaams Belang</b></p>	<p>Er zijn voldoende overlegcomités om de stem van de gebruikers en het middenveld te vertolken. Bovendien is in een democratie de verkozenen representatief voor de bevolking en aanspreekbaar. Geëngageerde individuen hebben hun rol te spelen, maar ook de democratie heeft haar rechten én plichten.</p>

<p><b>8</b></p>	<p><b>Is uw partij bereid zelf te investeren in het openbaar vervoer als De Lijn niet over voldoende middelen blijkt te beschikken om in te spelen op de Mechelse mobiliteitsbehoeften?</b></p>
<p><b>CD&amp;V</b></p>	<p>Ja. Het verbinden van mensen over heel het Mechels grondgebied is immers een kernstandpunt van CD&amp;V. We bedoelen dat zowel letterlijk (verkeer) als overdrachtelijk (samenleving en vrije tijd).</p>
<p><b>NVA</b></p>	<p>Vandaag investeert de stad al in de marktbusjes vanaf het Douaneplein, naast de korting die ze geeft op de buzzy passen van De Lijn. Structureel openbaar vervoer gaan financieren is echter niet voorzien in de opdracht van de stad en ook niet mogelijk met de gemeentelijke middelen. Inzake flankerend beleid, bv. doorstromingsmaatregelen op wegen in het beheer van de stad, willen we natuurlijk wel meewerken aan verbeteringen.</p>
<p><b>PVDA</b></p>	<p>De PVDA wil lokaal beleid niet laten blokkeren door verkeerde keuzes op een hoger niveau. Vanuit dat opzicht kunnen lokale middelen ook voor openbaar vervoer aangewend worden. Het feit dat vandaag De Lijn over onvoldoende middelen beschikt is echter te wijten aan partijen die zowel op Vlaams niveau als op Mechels niveau in de meerderheid zitten. De Mechelse coalitiepartner die niet meebestuurt op Vlaams niveau klaagt dit echter niet aan en lijkt de uitbouw van openbaar vervoer niet belangrijk genoeg te vinden om er in Mechelen een punt van te maken. Groen heeft alle besparingsplannen in Mechelen mee uitgevoerd.</p>
<p><b>sp.a</b></p>	<p>Ja, zij het binnen bepaalde grenzen. Openbaar vervoer is de kerntaak van de Vlaamse overheid en dus De Lijn. Het is voor een lokale overheid van het grootste belang om een goede band met De Lijn te hebben en bij De Lijn de belangen van de stad Mechelen ten volle te verdedigen, ook inzake budgettaire keuzes. Dit is op dit ogenblik veel te weinig het geval.</p> <p>Voor specifieke keuzes die wij als stad maken en die een surplus bieden op het aanbod vanuit De Lijn kan de stad een financiële bijdrage leveren. De besparingspolitiek op Vlaams niveau mag echter nooit worden afgewenteld op de stad. Zo zal Mechelen nooit bijdragen tot bv. het vernieuwen van het materieel of in de kosten voor basisdienstverlening.</p>
<p><b>Stadslĳst</b></p>	<p>Het inrichten en financieren van de busverbindingen blijft uiteraard in hoofdzaak een taak van De Lijn en de Vlaamse overheid. Toch wordt reeds meebetaald aan OV en dat willen we ook blijven doen: het derde</p>

	<p>betalersysteem voor de Buzzypazz, gratis bussen bij evenementen (o.a. Uit zonder uitlaat), het financieren van de feestbussen op oudjaar. Ook de Shopping Shuttle en de taxicheques zijn een aanvulling op hiaten in het bestaand OV-aanbod.</p> <p>Als betaalbare financiering er voor zorgt dat we het gebruik(sgemak) bij de Mechelaars kunnen doen toenemen, willen we daar uiteraard inspanningen voor doen.</p>
<b>Vlaams Belang</b>	<p>De burger betaalt via de Vlaamse belastingen reeds enorm veel aan De Lijn. Men zou dus op zijn minst mogen verwachten dat De Lijn enige moeite doet om aan de verzuchtingen van de burgers te voldoen. Eigen middelen besteden aan mobiliteit klinkt mooi en we zijn er niet principieel tegen maar het is en blijft duur.</p>

9	Welke maatregelen wil uw partij nemen om de recreatievoorzieningen buiten de binnenstad (Nekker, Technopolis, Planckendael...) beter te ontsluiten met het openbaar vervoer?
CD&V	<p>CD&amp;V wil de uitbouw van een (of meerdere) hop on/hop off – bus(sen) langs de verschillende recreatiepolen (Nekker, speelgoedmuseum, Busleyden, Dossin, historisch centrum, Tivoli, Vrijbroekpark, Planckendael en Technopolis). Samen met de toeristische dienst en de horeca worden kortingspakketten uitgewerkt naar analogie met vele andere steden (cf. Barcelona, Londen, Parijs, New York,...). Inwoners van Mechelen moeten tegen verlaagd tarief gebruik kunnen maken van deze bussen.</p>
NVA	<p>Technopolis kan een betere bediening krijgen mits een doorsteek van de Geerdegemdries, zodat ook de huidige stadslijn 5 kan ingeschakeld worden in de bediening van Technopolis, en de busgebruikers er niet uitsluitend afhankelijk zijn van de lange en onregelmatige streeklijnen vanaf de luchthaven. Best ook de bereikbaarheid per fiets opwaarderen.</p> <p>Planckendael: heeft ook mogelijkheden via spoor en vooral water – dat werd tot voor enkele jaren privaat uitgebaat. Inzetten op automatisch varen. Voor Mechelaars ook per fiets haalbaar.</p> <p>Nekker: vandaag niet bediend, gelukkig recent weer goed bereikbaar per fiets vanuit Nekkerspoel en Zandpoortvest. Maar een busbediening ontbreekt vandaag. De eenvoudigste oplossing is nog steeds het openstellen van de verbinding tussen Libertuskerk (huidig eindpunt stadslijn 1) via nieuwe brandweerkazerne, Nekkerhal, sportpark, bioscoop naar de schaatsbaan.</p>
PVDA	<p>Het aanbod naar deze plekken moet drastisch verhoogd worden. Drukbezochte plekken hoeven geen trekpleisters te zijn voor auto's die vervolgens allemaal naast elkaar een hele dag stil staan en kostbare ruimte in beslag nemen zoals nu het geval is.</p>
sp.a	<p>De recreatievoorzieningen moeten zonder enige moeite bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Een rechtstreekse en frequente verbinding is dan ook essentieel. Wij willen deze polen versterken zonder een mobiliteitsinfarct te organiseren. Goed openbaar vervoer is daarvoor essentieel. Dit moeten we als stad dan ook actief promoten in onze communicatie.</p> <p>Daarnaast willen we de meerwaarde van deze polen voor de horeca in de binnenstad versterken door een vlotte verbinding met het stadscentrum te</p>

	<p>voorzien, zeker omstreeks sluitingstijd van de recreatief-toeristische voorzieningen. Zo brengen we voor bezoekers de binnenstad dichterbij wat een positief effect zal hebben op de horeca in die binnenstad.</p>
<p><b>Stadsl</b></p>	<p>Indien ze op de hoofdassen liggen op piekmomenten proberen het aanbod te vergroten. We willen met De Lijn en deze recreatievoorzieningen bekijken hoe een publiek (of publiek-privaat) aanbod kan verhoogd worden en tegemoet kan komen aan de noden van de bezoekers en de organisatie. Daarnaast is er ook nood aan meer en duidelijkere communicatie van de mogelijkheden om deze voorzieningen te bereiken.</p> <p>We blijven voorstander van het opnemen van de Nekkersite en Kazerne Dossin in de (al dan niet ontdubbelde) Centrumpendel. Ook het proefproject (en de eventuele verderzetting nadien) van de autonome shuttle naar de Nekkersite zou hier een oplossing kunnen zijn.</p> <p>Voor verder gelegen sites als Technopolis en Planckendael moeten we ook blijven inzetten op ontsluiting via de fiets. De fietsostrade richting Zemst is een opportuniteit voor het ontsluiten van Technopolis, ook voor Planckendael zijn verbeteringen aan de fietsroute mogelijk. Met het aanbod van BlueBike (voor 1 euro per dag) of een free float systeem zoals Mobit wordt de combinatie met trein of bus een haalbare optie.</p>
<p><b>Vlaams Belang</b></p>	<p>Het aanbod lijkt ons voldoende met een pendel en het openbaar vervoer.</p>



10	Vindt uw partij dat meer mensen uit de buurgemeenten (scholieren, werknemers, bezoekers...) met de bus zouden moeten komen? Zo ja, hoe wil u hen daartoe aansporen?
CD&V	<p>Nee. CD&amp;V wenst dat meer mensen uit de buurgemeenten minder met de auto naar de stad komen – een belangrijke nuance. Enkele manier om dat te realiseren zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* permanente sensibiliseringscampagnes inzake autogebruik</li> <li>* permanente en duidelijke communicatie over de bestaande stadsnetten en veilige toegangswegen voor fietsers</li> <li>* permanente bewaking van de kostprijs van alternatieve vervoerswijzen en voldoende sociale maatregelen om hun toegankelijkheid voor iedere Mechelaar te verzekeren</li> <li>* verzekeren van openbaar vervoer naar de dorpen en wijken na 22u 's avonds</li> <li>* afschaffen van parkeerprivileges (vergoedingen) voor stedelijk personeel</li> </ul>
NVA	<p>Voor ons is iedereen welkom, met elk vervoermiddel. De optimale inzet van de middelen die aan openbaar vervoer besteed worden, moeten, samen met de buurgemeenten, in de vervoerregio besproken worden. Scholieren zien we graag zoveel mogelijk de fiets gebruiken.</p>
PVDA	<p>Zeker. Dit kan enkel door het aanbod te verhogen en de kostprijs voor de eindgebruiker naar beneden te halen. Gratis openbaar vervoer is geen utopie. In liefst twintig Europese steden is het al in meer of mindere mate een realiteit. En met succes. Het aantal gebruikers van het openbaar vervoer neemt toe, het autoverkeer vermindert gevoelig.</p> <p>In dit kader is de PvdA verontrust is over het voornemen om het basisaanbod van De Lijn in 2020 volledig te hertekenen (lees: af te slanken).</p>
sp.a	<p>Absoluut. Elke gebruiker van het openbaar vervoer naar, in en uit Mechelen vermindert het gebruik privaat autogebruik en de files en verbetert zo de lucht- en levenskwaliteit voor alle Mechelaars. Daarom dat wij het huidige aanbod voor shoppers om gratis van de randparking naar het centrum te komen, willen uitbreiden naar alle Mechelaars en hen gratis op Mechels grondgebied het openbaar vervoer het gratis openbaar vervoer willen aanbieden. Zo stimuleren we hen om vaker de wagen thuis te laten.</p> <p>We zorgen ervoor dat de routes van de dorpen/wijken naar de stad en industrieterreinen duidelijk en efficiënt voor de reiziger te verlopen. We zorgen voor voldoende hoge frequentie en maken de verplaatsingen zo comfortabel</p>

	<p>mogelijk. We gaan met bedrijven en scholen het gesprek aan en zoeken actief naar manieren om het openbaar vervoer te promoten.</p>
<p><b>Stadsl</b></p>	<p>Zeker, en niet alleen via het OV maar ook met de fiets of de trein. We ontwikkelen een beloningssysteem voor de fietsers en OV-gebruikers die zo naar Mechelen komen (naar analogie met de campagne 'Bike to work'). Binnen de vervoersregio wordt samen met buurgemeenten een aanbod uitgewerkt dat inspeelt op de schooltijden.</p>
<p><b>Vlaams Belang</b></p>	<p>Iedereen is vrij om het vervoermiddel te kiezen dat hij of zij wil. Beter aanbod en stipter openbaar vervoer kan het niet nemen van een wagen aanmoedigen en zo, verkeer uit de steden houden. We mogen evenwel niet in de val trappen om de automobilist te verketteren. Iedereen is ooit wel eens automobilist of zwakke weggebruiker.</p>