

Memorandum

Vervoersregio Mechelen

Mobiel voor Iedereen

1. Inleiding

- 1.1. De vervoersregio kampt – mede door zijn centrale ligging – met een zware verkeersdruk. Om de levenskwaliteit van de bevolking en de economische perspectieven van de regio te versterken, moet veel sterker worden ingezet op alternatieven voor de auto: trein, bus en fiets.

2. Regio Mechelen vlot bereikbaar:

- 2.1. De regio Mechelen moet een inclusieve regio zijn waar ook bewoners zonder auto of rijbewijs dankzij een degelijk openbaar vervoer en veilige fietsverbindingen actief aan het maatschappelijk leven kunnen deelnemen.
- 2.2. De vervoersregio ijvert bij de NMBS voor de verbetering van het regionale treinaanbod:
 - ✓ 30'-frequentie Mechelen – Willebroek – Puurs – St.-Niklaas
 - ✓ Betere betrouwbaarheid en halfuurfrequentie tijdens de ochtendspits tussen Mechelen en Brussels Airport
 - ✓ Weekendbediening (Brussel) – Lier – Mechelen – Kempen
 - ✓ Beter weekendaanbod Mechelen – Dendermonde – Gent
 - ✓ Herinvoering snelle IC Mechelen – Leuven via Haacht
 - ✓ Heropening stopplaats Blaasveld
 - ✓ Heropening spoorboog Willebroek-Boom (S-net Antwerpen)
 - ✓ Heropening spoorlijn Puurs – Dendermonde
- 2.3. Bij de aanleg van de Brabanttram Brussel-Willebroek worden multimodale knooppunten aangelegd:
 - ✓ in Londerzeel met de spoorlijn Mechelen-Dendermonde-Gent, het aanvullend busnet en de regionale fietsroutenetwerken;
 - ✓ in Willebroek met de spoorlijnen Mechelen-Sint-Niklaas en Willebroek-Boom-Antwerpen, het aanvullend busnet en de regionale fietsroutenetwerken
- 2.4. De vervoersregio onderzoekt de haalbaarheid van een snelbus Mechelen – Putte – Heist-o/d-Berg

- 2.5. In overleg met de naburige vervoersregio's zorgt de vervoersregio Mechelen ervoor dat de vervoersregiogrenzen geen harde grenzen worden in het vervoersnet
- 2.6. Door een aantrekkelijke frequentie aan te bieden wordt het marktaandeel van het openbaar vervoer in de regio sterk verhoogd: om de 15' op de Mechelse stadslijnen, om de 30' op de voorstadslijnen en zware kernnetlijnen, waar nodig aangevuld met spitsversterkingen.
- 2.7. Niet alleen de dorspkernen op de hoofdassen maar ook de kernen die daar verder vanaf liggen, krijgen degelijke busverbindingen die op het gebied van tarieven, lijnvoering en dienstregeling naadloos aansluiten op het kernnet;
- 2.8. Er komt een moratorium op de inplanting van nieuwe vervoersmagneten en woongebieden op exclusief autogerichte locaties
- 2.9. De volgende vervoersmagneten worden beter bereikbaar met de fiets en het openbaar vervoer:
 - ✓ de regionale ziekenhuizen (Sint-Maarten, en Imelda, Sint-Jozef)
 - ✓ de woonzorgcentra in de regio
 - ✓ recreatiepolen: Nekker (sportpark, schaatsbaan, bioscoop en Nekkerhal), Planckendael, Technopolis en het geplande Plopsaqua, Blossodomein Hofstade
 - ✓ historisch-culturele sites: Dossinkazerne, Fort van Breendonk
 - ✓ CC De Zwanenberg in Heist-o/d-Berg
- 2.10. In overleg met de betrokken bedrijven wordt onderzocht hoe de verschillende regionale bedrijvzones beter kunnen worden bediend vanuit diverse richtingen en wordt ook werk gemaakt van betere voetpaden, fietsroutes en bushaltes

3. Innovatief vervoer op maat

- 3.1. De stad Mechelen ijvert voor de invoering van een compact stadsnet met elektrische bussen.
- 3.2. In het buitengebied wordt, waar reguliere lijnen niet haalbaar zijn, gekeken naar flexibele concepten op maat. Gewaarborgde aansluitingen, geïntegreerde tarieven en geïntegreerde informatie zijn daarbij essentiële randvoorwaarden.
- 3.3. Bij hoofdhalthes worden, waar zinvol, deelfietsen (met vaste standplaats) geplaatst die in het OV-tarief zijn geïntegreerd.

- 3.4. Door ook in kleinere gemeenten en dorpskernen deelauto's aan te bieden tracht de regio de behoefte aan het bezit van een (tweede) auto en derhalve de parkeerdruk te verlagen.

4. Vlotte Doorstroming

- 4.1. Samen met de opening van de tangent worden op de Mechelse Vesten vrije busbanen gecreëerd tussen de Adegempoort, het Mercierplein en het knooppunt Nekkerspoel
- 4.2. Op regionaal niveau wordt op korte termijn werk gemaakt van busbanen op de N14, N15 en N16. Voor de assen waar onvoldoende ruimte beschikbaar is wordt bekeken of voor het bewonersparkeren alternatieve oplossingen mogelijk zijn (buurtparkings, stimuleren van deelauto's...)
- 4.3. Met een sturend parkeerbeleid worden bezoekers van de stad aangemoedigd zoveel mogelijk met de fiets en het openbaar vervoer te komen. Daarbij gelden hogere parkeertarieven in de binnenstad en wordt parkeren goedkoper naarmate men de auto verder van de binnenstad achterlaat.
- 4.4. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt voor bus en fiets waar nodig een doorgaande route gewaarborgd door middel van speciale bus- en fietsdoorsteken
- 4.5. Bij de aanleg van straten wordt rekening gehouden met de behoeften van het openbaar vervoer, voetgangers en fietsers, d.w.z. veilige, voldoende brede en comfortabele voet- en fietspaden en een rijbaan die voldoende breed is om vlot busverkeer mogelijk te maken. Indien nodig wordt voor het parkeren van privéauto's naar alternatieve oplossingen gezocht.
- 4.6. De politie treedt consequent op tegen foutparkeren op fiets- en voetpaden, bushaltes en busbanen.

5. Toegankelijke en comfortabele haltes

- 5.1. Er wordt een inventaris van de bestaande bushaltes opgesteld en een actieplan om de bushaltes toegankelijk te maken voor personen met beperkte mobiliteit. Op korte termijn wordt daarbij prioriteit gegeven aan de knooppunten en belangrijkste vervoersmagneten voor deze doelgroep.

- 5.2. Op een aantal steenwegen wordt versneld werk gemaakt van betere fietspaden en het wegwerken van de gevaarlijke conflicten door de combinatie van bushaltes op fietspaden, door te werken met uitstulpende haltes en halteren op de rijbaan of door een bufferstrook te voorzien tussen de haltehaven en het fietspad;
- 5.3. Bij de haltes op de steenwegen worden op strategische locaties diefstalbestendige fietsenstallingen geplaatst.
- 5.4. Bij de heraanleg van straten en pleinen worden een optimale toegankelijkheid, logische looplijnen en een voldoende breedte gewaarborgd
- 5.5. Voor een betere toegankelijkheid dringt de stad bij Infrabel en de NMBS aan op de aanleg van hoge perrons (76 cm) in de stations. Voor personen met beperkte mobiliteit worden hellingbanen aangelegd en komen er in de grotere knooppunten liften (hoofdstation Mechelen, Nekkerspoel, Heist-o/d-Berg)

6. Communicatie

- 6.1. Er komt één geïntegreerd netplan (papier én online) met een duidelijk overzicht van alle spoor- en buslijnen in de regio, inclusief het vervoer op maat.
- 6.2. Nieuwe inwoners krijgen een gratis probeerpas voor het openbaar vervoer in de regio.
- 6.3. Voor senioren, nieuwkomers en belangstellende nieuwe gebruikers komen er kennismakingstochten om hen vertrouwd te maken met het gebruik van trein, tram en bus
- 6.4. Bij de aankondiging van evenementen wordt systematisch melding gemaakt van de mogelijkheden voor fietsparkeren en de bereikbaarheid met het openbaar vervoer
- 6.5. Er komt een thuiskomstgarantie met het openbaar vervoer, bij uitval van een laatste rit of het verbreken van een laatste aansluiting

7. Inspraak van de reizigers

- 7.1. De regio heeft de ambitie om de tevredenheid van haar inwoners over het openbaar vervoer significant te verbeteren

- 7.2. In het kader van de bereikbaarheid pleegt de vervoersregio op transparante wijze overleg met de gebruikers, zowel bij de ontwikkeling van het net als bij de evaluatie achteraf.
- 7.3. De verslagen van de verschillende overlegcommissies worden via de website van de vervoersregio openbaar gemaakt zodat alle betrokkenen inzage krijgen in de besprekingen

8. Financiële ondersteuning

- 8.1. De vervoersregio maakt werk van een geïntegreerd tarief voor trein en bus, deelfiets en dat korting geeft op de huur van een deelauto;
- 8.2. De stad Mechelen dringt er bij de NMBS op aan het station Muizen op te nemen in de tariefzone Mechelen