



Krachtenlijnen van het Regionaal Mobiliteitsplan Vervoerregio Mechelen - mobiliteitsaanpak

Ontwerpproces via participatie en overleg

Dit plan werd samen opgemaakt door de 12 lokale besturen van de vervoerregio, en de leden van het beleidsdomein MOW. Tevens werd een nauwe samenwerking en participatie met de Vlaamse mobiliteitsactoren uitgerold, alsook met het departement Omgeving, de provincies Antwerpen en Vlaams-Brabant, NMBS en Infrabel.

Het regionaal mobiliteitsplan zet een samenhangende koers uit

Strategische doelstellingen en concrete targets voor de regio

De vervoerregio Mechelen werkt vanuit 5 doelen:



De vervoerregio Mechelen zet voor zichzelf ambitieuze doelstellingen:

- Modal shift in personenvervoer: 50/50 en -15%voertuigkilometer tegen 2030
- Bijdragen aan modal shift in goederenvervoer: 60% toename spoor, 32% toename binnenvaart tegen 2030
- Belangrijke kernen emissievrij tegen 2030
- Tegen 2050 vision zero qua verkeersveiligheid, tegen 2030 afname van verkeersdoden en zwaargewonden met 50%

Hoe?

Sturen op gedragsverandering

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.

Schaalsprong in openbaar vervoer

Om de doelstellingen te behalen is een schaa sprong voor openbaar vervoer nodig. Het openbaar vervoer vormt de ruggengraat voor de regio, de fiets en deelmobiliteit verzorgen de first- en last-mile bereikbaarheid. Spoor en HOV vormen het dragende hoofdnet, zowel bovenregionaal als regionaal. Daaraan gekoppeld vormen we een ontsluitend lokaal netwerk dat naadloos aansluit op het hoofdnet. Hierbij gaat de schaa sprong openbaar vervoer en

ruimtelijke ontwikkelingen hand in hand. Ten slotte formuleren we enkele kwaliteitseisen waaraan het openbaar vervoer in de vervoerregio Mechelen moet voldoen.

Fiets

De fiets is steeds vaker een volwaardig vervoermiddel, zowel voor verplaatsingen in de kernen alsook voor de langere afstanden. 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.

Hoppinpunten

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 waarbij verschillende kwaliteitseisen nagestreefd worden.

Ruimte

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 Antwerpen en Vlaams-Brabant. 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.

Wegennet

De nieuwe Vlaamse wegcategorisering 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. 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.

Logistiek

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. 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.

Maatregelen op Vlaams niveau

Ten slotte zijn er nog maatregelen die zowel op budgettair vlak als op coördinatie en afstemming eerder op Vlaams niveau behandeld moeten worden, maar die wel directe impact zullen hebben op de doelstellingen en acties in de vervoerregio Mechelen.