



Mechelen in beweging



Inhoud



Redactie

Communicatieteam Mechelen in beweging

Vormgeving

Mieke Magdaleens, Pigment

Illustraties

Euro Immo Star

Ecorem

Stefaan Van Hul

(Alle illustraties in deze folder zijn afkomstig uit de ontwerpfase en onder voorbehoud van eventuele wijzigingen)

Realisatiedatum

mei 2009

Verantwoordelijke uitgever

Bart Somers, voorzitter Stuurgroep
Grote Markt 21, 2800 Mechelen

Wettelijk depot

D/2009/0797/018

• Voorwoord	3
• Investeren in mobiliteit, leefbaarheid en esthetiek	4
• Projectpartners	6
• Zo kan het niet langer	8
• Totaaloplossing is de ambitie	10
• Projectgebied	12
• Een groots project, maar niet oneindig	14
• Budget	15
• Timing	16
• STOP-principe	18
• Minder Hinder	19
• Milieueffectenrapport (MER)	20
• Bewoners krijgen hun zegje	21
• Communicatie	22

Voorwoord



Beste Mechelaar,

Onze stad heeft op tal van gebieden haast eeuwenlang kunnen profiteren van de **centrale ligging** in Vlaanderen en van een sterk uitgebouwd netwerk van verbindingswegen. Maar door het toenemend **mobilitetsprobleem** dreigt deze enorme troef zich tegen ons te keren. De files worden dag na dag langer, de historische stadskern kreunt onder het toenemend autoverkeer, de steeds grotere vraag naar **betalbaar openbaar vervoer** wordt met de dag acuter. Als we daar niks aan doen, zit het verkeer in en om Mechelen tegen het jaar 2020 muurvast.

Het is onze absolute prioriteit om zo'n doemscenario te vermijden. Daar moeten we nu al aan werken. En dat doen we ook. Samen met de spoorwegondernemingen Infrabel en NMBS-Holding, met de Vlaamse overheid en met De Lijn zijn we met een gedurfd maar absoluut noodzakelijk project gestart: **Mechelen in beweging**. Onder het tracé van de hogesnelheidslijn komt er een tangent die het doorgaand autoverkeer voor een groot deel uit de stad moet houden. Tegelijk bouwen we het **modernste treinstation** van het land, gekoppeld aan een eveneens **totaal nieuw busstation**, waar prima **accomodaties voor fietsers en voetgangers** voorzien worden. En waar in een latere fase eventueel zelfs een stadstram en een lightrail kan ingepast worden.

Het worden geen makkelijke jaren, want bijna tien jaar lang zullen we in een werf-fase zitten. Maar ik stel mij als burgemeester wel garant dat de ongemakken tot een absoluut minimum zullen beperkt worden. En dat we een **resultaat** krijgen waar we niet alleen allemaal beter van worden, maar ook fier mogen op zijn.

Bart Somers,
Voorzitter Stuurgroep

Investeren in mobiliteit, leefbaarheid...

...en esthetiek

Infrabel, infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorwag-net, wil ten laatste tegen eind 2012 de **hogesnelheidslijn** tussen Brussel en Antwerpen klaar hebben en daar maken de andere projectpartners handig gebruik van om een grootschalig mobiliteitsproject op te starten. Onder die nieuwe spoorlijn (bypass), op het traject tussen Mechelen-Zuid en de Nekkerhal, komt een nieuwe verkeersweg (tangent) die niet alleen de stationsbuurt meer ademruimte moet geven, maar ook een groot deel van het doorgaande verkeer van de stadsvesten moet weghalen.

De beleidsverantwoordelijken kozen resoluut voor een gevoelige **uitbreiding van het openbaar vervoersaanbod**. Dat is en blijft een absolute prioriteit. Maar tegelijk mogen we niet blind zijn voor de haast onvermijdelijke groei van het autoverkeer en vrachtvervoer op de weg. Op dat vlak is meer efficiëntie van kapitaal belang.

Dankzij dit project zal de regio Mechelen binnen een aantal jaren vanuit een gloednieuw station een **supersnelle spoorverbinding met de luchthaven van Zaventem** hebben, sporen pendelaars veel vlotter naar Brussel en Antwerpen, wordt het een stuk makkelijker om gebruik te maken van het **verhoogde busaanbod** in het Mechelse. De parkeeroverlast in de stationsbuurt zal vrijwel verdwenen zijn, de **leefbaarheid** in de omliggende wijken zal een flink stuk verhogen. En het zal er allemaal veel mooier uitzien.

Onder meer daarvoor doen we een beroep op de gerenommeerde Franse landschapsarchitect Alain Marguerit.



Projectpartners



JANNIE HAEK, NMBS-HOLDING

“Overall in ons land worden stations omgebouwd tot multifunctionele knooppunten waar de reiziger zijn tijd efficiënt kan gebruiken. Waar hij zelfs tijd kan winnen omdat hij er allerlei diensten vindt, zoals winkeltjes, strijkwinkel, postpunt, fietspunt... Het nieuwe keurmerk “het Station” symboliseert die evolutie. Mechelen wordt het perfecte voorbeeld van die nieuwe aanpak. Het zal een toonbeeld zijn van efficiëntie en comfort, gekoppeld aan een hedendaagse architectuur. En met een vlotte overstap van trein op bus, een ondergrondse parking met maximum 2500 plaatsen en een fietsenstalling met maar liefst 5000 plaatsen. Het station krijgt aan beide zijden een volwaardige toegang en het wordt een belangrijke toegangspoort tot de stad.”



LUC LALLEMAND, INFRABEL

“Infrabel werkt stapsgewijs aan de uitbreiding en vernieuwing van zijn netwerk. Mechelen speelt hierbij een belangrijke rol gezien haar centrale positie binnen een aantal spoorinfrastructuren. Infrabel investeert dan ook dubbel in Mechelen: enerzijds in een klantvriendelijke, moderne en comfortabele onthaalinfrastructuur in het station én anderzijds via de bypass in een rechtstreekse en snelle verbinding met Brussels Airport. Midden 2012 zal je bijvoorbeeld op 8 minuten van Mechelen naar de luchthaven kunnen sporen, een tijdswinst van maar liefst 30 minuten!”



CHRIS CAESTECKER, VLAAMSE OVERHEID

“Onze ambitie situeert zich in de aanleg van een nieuwe verbindingsweg die, parallel met de spoorwegbypass, en gedeeltelijk ondergronds, vanaf Mechelen-Zuid tot aan de N15/Putsesteenweg zal lopen. Hiermee willen we drie concrete doelstellingen bereiken. Onze investering heeft tot doel zowel het station als de omgeving beter te ontsluiten en tegelijkertijd de vesten en de stationsdriehoek te ontlasten van het doorgaand verkeer. Tot slot zal deze nieuwe weg ook een reële aanzet zijn voor verdere stedelijke ontwikkelingen binnen de stad Mechelen.”



INGRID LIETEN, DE LIJN

“Voor De Lijn moet een herdacht, modern en nieuw openbaar vervoer bereikbaarheid koppelen aan duurzaamheid, comfort en klantvriendelijkheid. Dat doen we in Mechelen door de bouw van een nieuw busstation dat naadloos zal aansluiten op het treinstation en de aanleg van Park & Rides aan de rand van de stad.

Een tram tussen het station en Mechelen-Noord is een andere belangrijke stap, waarbij we in samenspraak met de Mechelaars en hun bestuur de Vesten een nieuwe invulling geven. Maar we maken ook plannen voor een snelverbinding naar het oosten, en een lightrail naar Willebroek, Boom en verder noordwaarts.”



BART SOMERS, STAD MECHELEN

“Dit wordt het grootste stadsproject dat Mechelen ooit heeft gekend. Wij gaan er dan ook voor zorgen dat het station en de omgeving ervan een nieuwe aantrekkelijke wijk van de stad wordt. Zulke grote stadsvernieuwingsprojecten maken van Mechelen de Vlaamse woonstad bij uitstek en de groeistad van de toekomst. Met het modernste station van het land, een nieuwe grote ondergrondse parking en een goede oplossing voor de files op onze vesten is Mechelen klaar voor de uitdagingen van de toekomst.”



Zo kan het niet langer

1 Moeilijke en gevaarlijke wegekruisingen



2 Buffer tussen voor- en achterliggende wijken



5 Weinig functioneel en donker stationsgebouw



6 Vesten zitten muurvast



3 Auto's domineren straatbeeld



4 Gebrek aan comfortabele parking



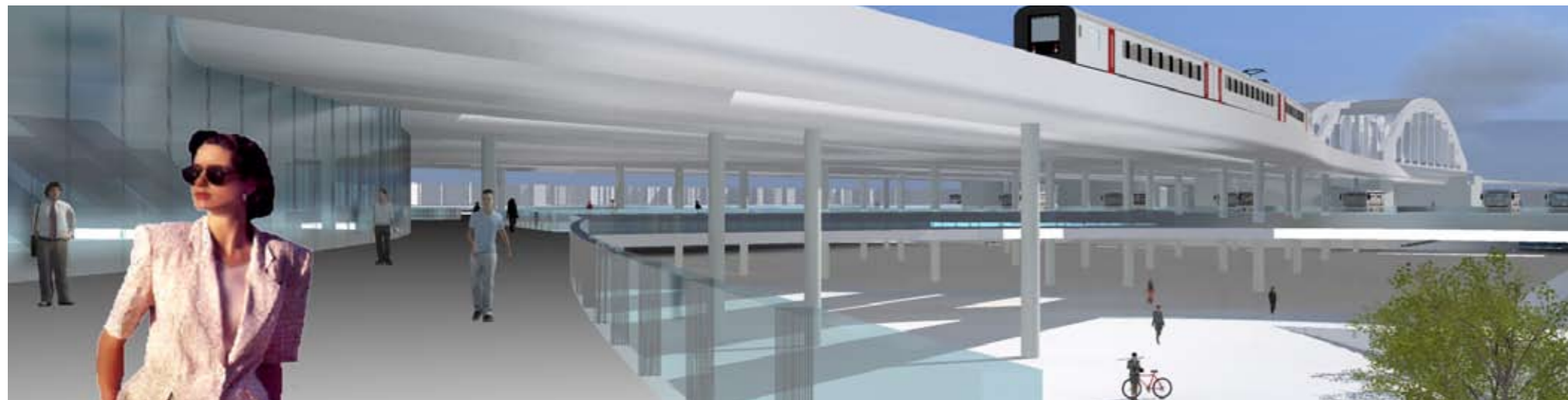
7 Fietzers en voetgangers hinderen elkaar



8 Openbaar vervoer krijgt te weinig kansen



Totaaloplossing is de ambitie



Voor fietsers en voetgangers wordt een veilige passage onder de sporen voorzien



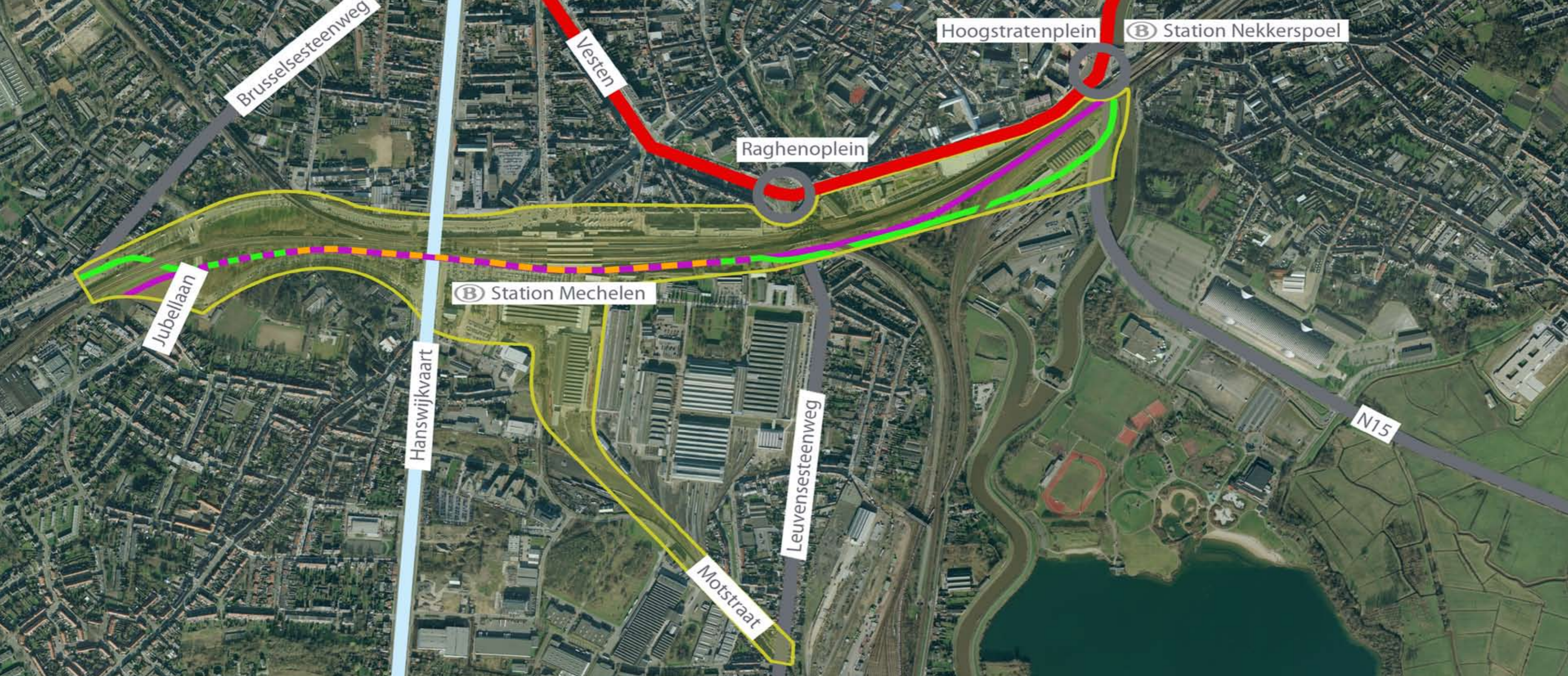
Op een verkeersluw stationsplein, waar fietsers en voetgangers veilig kunnen bewegen, komt ook een gloednieuw busstation



Zelfs verbinderuimtes beneden het straatniveau krijgen volop natuurlijk daglicht



De huidige achterzijde van het station combineert functionaliteit met een aangename verblijfsomgeving



LEGENDE

- paars:** bypass (nieuwe spoorlijn)
- groen:** tangent (nieuwe ontsluitingsweg tussen Mechelen-Zuid en N15)
- oranje:** tangent (op sommige deen van het project loopt de tangent ondergronds)
- rood:** vesten

Een groots project, maar niet oneindig

Het project 'Mechelen in beweging' is ongetwijfeld het grootste **infrastructuurproject** van de voorbije decennia. Gedurende minstens tien jaar zal er aan heel de zuidoostelijke rand van Mechelen gewerkt worden, met een investeringsbedrag dat meer dan een kwart miljard euro bedraagt. Maar toch zijn er grenzen.






Dit project zal niet alles oplossen en evenmin alles aanpakken. De initiatiefnemers zijn er zich van bewust dat de grootschalige ingreep die gepland is een **uiteindelijk effect** met zich meebrengt, zeker wat de mobiliteit betreft. Door de gewijzigde verkeerssituatie zullen zich de eerstvolgende jaren nieuwe ingrepen opdringen. En hoewel daar wel degelijk rekening werd mee gehouden in de voorbereidende studies, vallen tal van aanpassingen niet binnen de opdracht van dit project. De plannen voor Nekkerspoel, de verkeersverzadiging op de vesten, de ontwikkeling van de Raghenosite met inbegrip van de woonuitbreiding op Spreeuwenhoek, het doortrekken van de R6, het zijn allemaal projecten waar we uiteraard rekening mee houden maar niet concreet aan werken.

Uiteraard zal er de eerstvolgende jaren **gestructureerd overleg** ontstaan tussen de projectleiders van 'Mechelen in beweging' en de andere infrastructuurwerken in en om Mechelen. Al is het maar op vlak van **verkeerscoördinatie** en **kennisoverdracht**.

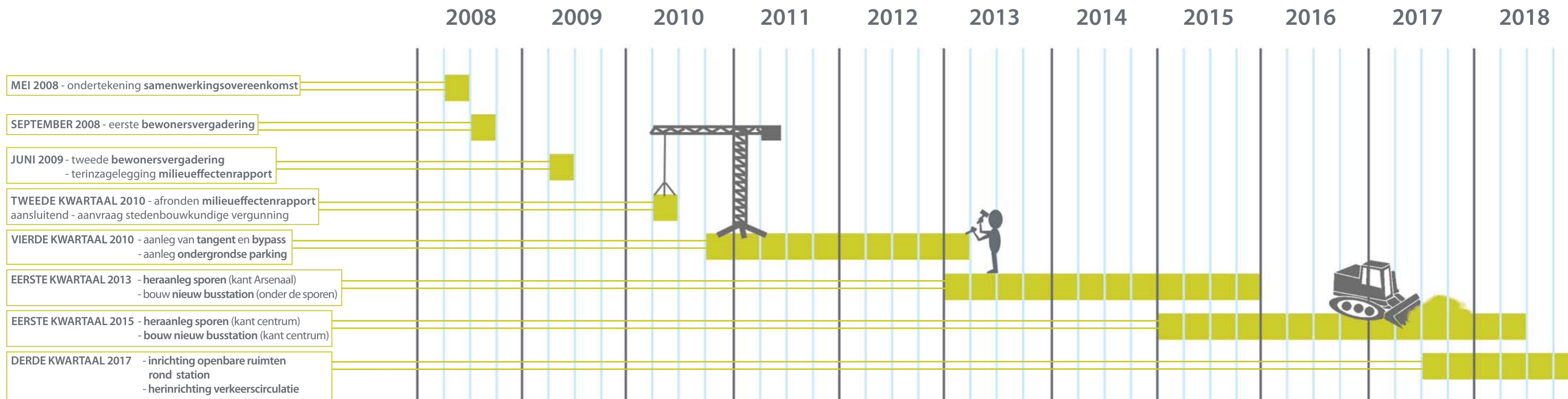


Huidige knelpunten mobiliteit in kaart gebracht

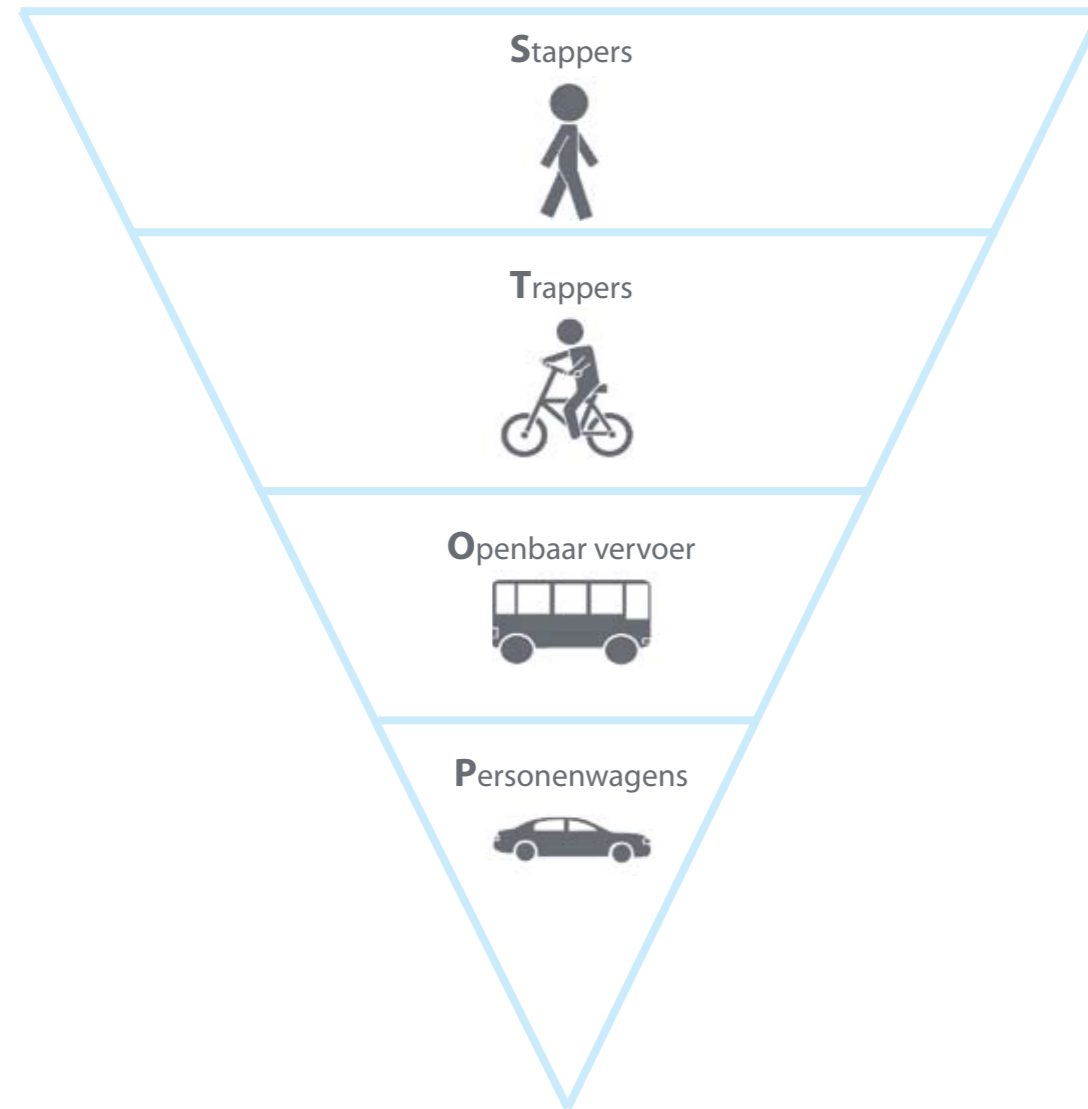
Budget

De Lijn	5,7 %	14,5 miljoen euro	
Infrabel	24,67 %	62,6 miljoen euro	
NMBS-Holding	27,77 %	70,6 miljoen euro	
Stad Mechelen	4,1 %	10,2 miljoen euro	
Vlaamse Overheid	37,85 %	96,4 miljoen euro	
TOTAAL	100 %	254,7 miljoen euro	

Timing



STOP-principe



STOP-PRINCIPE TOEPASSEN WAAR MOGELIJK

De bereikbaarheid van het station en de ontwikkelingen rondom moeten aangepast worden aan de noden van de **verschillende weggebruikers**. Hierbij wordt vooral gekeken naar de noden van de zachte weggebruikers (voetgangers en fietsers). In de tweede plaats houdt men rekening met het openbaar vervoer. En in laatste instantie kijkt men naar het privévervoer.

Minder Hinder



MINDER HINDER, EEN PROJECT VAN CRUCIAAL BELANG

De werken in de stationsomgeving zullen naar schatting 10 jaar duren en onvermijdelijk **hinder** met zich mee brengen. Verkeersstromen worden anders georganiseerd, openbare vervoerhaltes veranderen van plaats, omwonenden worden geconfronteerd met werfverkeer.

Het is daarom van bijzonder groot belang om de hinder die zal optreden in al zijn aspecten te **beheersen** en te **minimaliseren**. En tegelijk snelle en efficiënte informatie te geven over die wijzigingen. Gelukkig hanteren de projectleiders een uitgebalanceerde fase-ring, zodat niet elk werk hinder met zich mee brengt en niet elk deelproject 10 jaar zal duren.

Om die informatie te verstrekken, maken we gebruik van een uitgebreid gamma aan middelen en kanalen. Vergeet daarbij vooral onze website niet. Daarop zullen we heel duidelijk aangeven wat er allemaal gebeurt. En dat niet alleen in tekstvorm, want we willen zoveel mogelijk met kaarten en andere visuele middelen werken.

Specifieke info over Minder Hinder zal je binnenkort op de projectwebsite www.mecheleninbeweging.be kunnen terugvinden.

Milieueffectenrapport (MER)

Grootschalige infrastructuurwerken in verband met mobiliteit kunnen een invloed hebben op onze **leefomgeving**. Vaak zijn dat positieve effecten doordat ze meer openbaar vervoer mogelijk maken en het autoverkeer vlotter laten verlopen. Maar bij ondoordacht handelen kunnen er ook negatieve effecten optreden. Daarom is het van groot belang dat ruim vooraf bestudeerd wordt wat de mogelijke gevolgen kunnen zijn. Dat gebeurt in een **milieueffectenrapport**, kortweg MER. Dankzij zo een MER kunnen projecten indien nodig bijgestuurd worden voordat de eerste werken een aanvang nemen.

Momenteel stelt een **onafhankelijk studie bureau** een kennisgevingdossier op, waarbij alle mogelijke aspecten van het milieu onderzocht worden. Naast klassieke onderzoeksgebieden zoals fauna en flora, water, lucht, bodem en geluid komen ook minder evidente zaken zoals **gezondheidsaspecten** en **bouwkundig erfgoed** aan bod. Van 5 juni tot 6 juli 2009 zal deze kennisgeving ter inzage liggen in het Huis van de Mechelaar en in het Infopunt. Alle belangstellenden kunnen daar op reageren en zelf suggesties formuleren om het onderzoek zo volledig mogelijk te laten verlopen. Aan de hand van al deze reacties kan het rapport eventueel worden bijgestuurd en kunnen milderende maatregelen voorgesteld worden.

De MER is evenwel **geen openbaar onderzoek** waarbij burgers bezwaarschriften kunnen indienen. Dat gebeurt in een latere fase, voordat de stedenbouwkundige vergunning wordt afgeleverd.

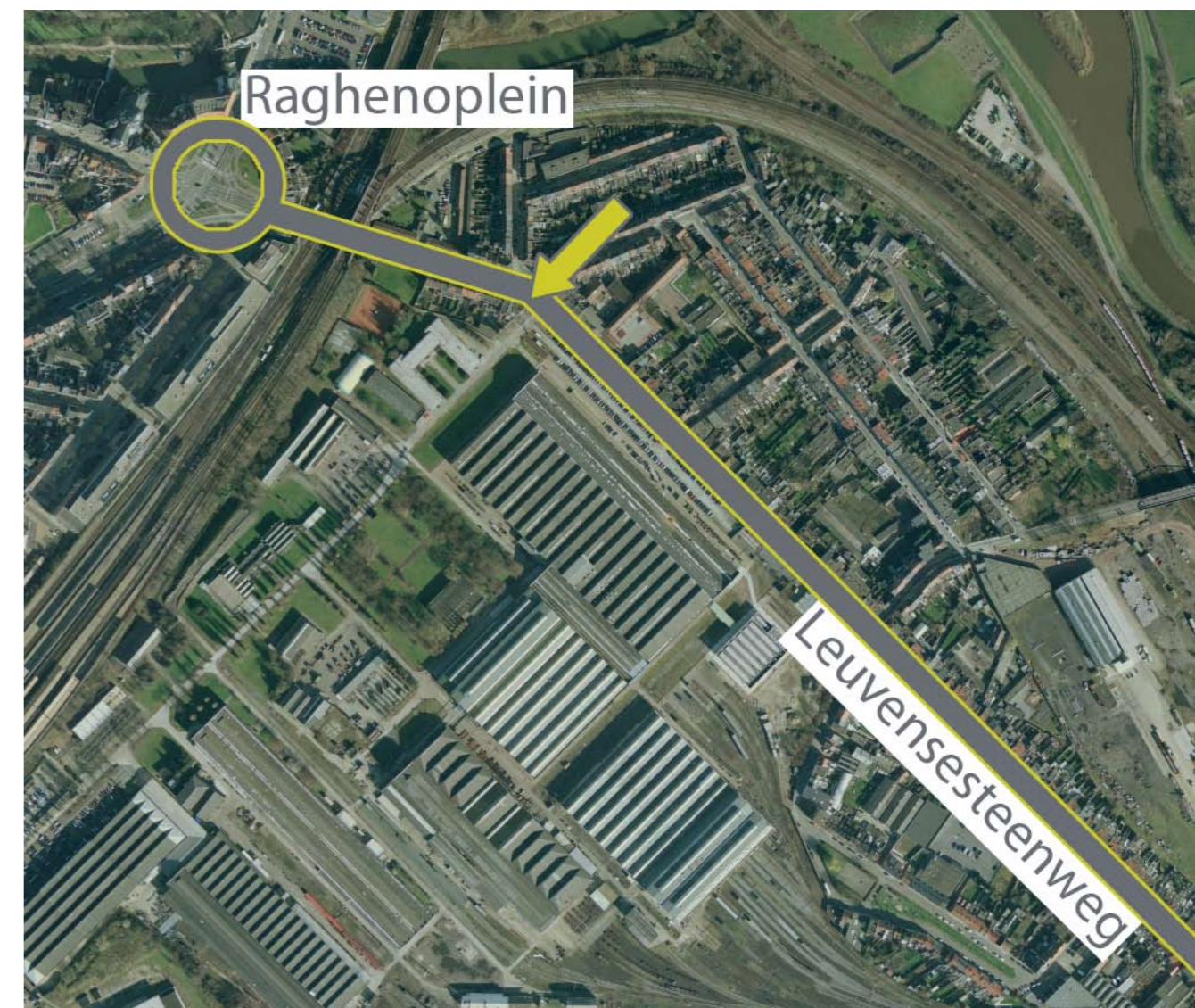
Dankzij grondig onderzoek wordt het effect van het project op de leefomgeving gemeten.



Bewoners krijgen hun zegje

Iedereen die in Mechelen werkt en woont of er het openbaar vervoer neemt, krijgt via de **Klankbordgroep** informatie over het project en de gelegenheid om constructief mee te denken. Maar 'Mechelen in beweging' wil alle betrokkenen ook rechtstreeks informeren. Dat gebeurt door middel van een tweede bewonersoverleg, gelijkaardig aan een eerdere samenkomst in september 2008. De beleidsverantwoordelijken van alle projectpartners en leden van het stadsbestuur zullen er in alle openheid de plannen toelichten én ingaan op **alle vragen en opmerkingen** die gesteld worden. Het moet opnieuw een constructieve dialoog worden, in een geest van openheid en respect. Alle geïnteresseerden zijn dan ook meer dan welkom.

Dinsdag 9 juni 2009, 19.30u
Personeelsrestaurant Centrale Werkplaatsen NMBS
Ingang Leuvensesteenweg (zie groene pijl op de luchtfoto)



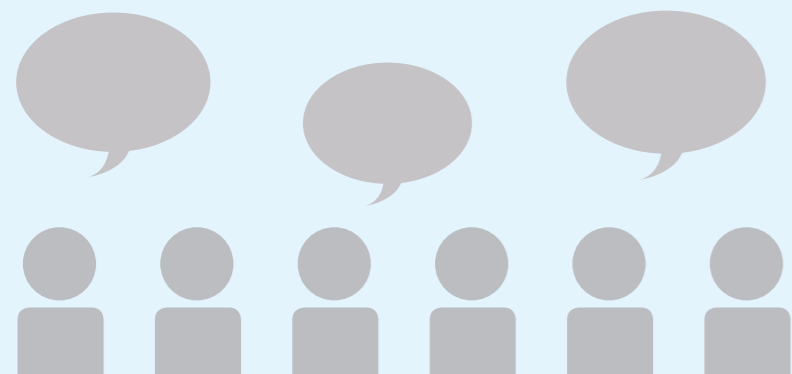
Communicatie

Uw mening telt

Bij alle projecten hechten we veel belang aan een open communicatie in twee richtingen. Uw mening telt, dus reageer gerust. Hebt u een opmerking, een suggestie, een vraag, ... laat het ons weten. Alleen op die manier kunnen we zoveel mogelijk rekening houden met uw mening. En die is belangrijk.

Van onze kant doen wij onze uiterste best om iedereen zorgvuldig te informeren. We werken hiervoor nauw samen met de redacties van kranten en huis-aan-huisbladen, regionale televisie en radio.

Maar daar blijft het natuurlijk niet bij. Want intussen hebben we al een boeiende website online gezet, is er vlakbij het projectgebied een Infopunt geopend, installeerden we een gratis infotelefoon en hebben we vergaderingen met de Klankbordgroep achter de rug. En wie ons zijn mailadres bezorgt, kan zich abonneren op een gratis nieuwsbrief.



Infopunt

Hendrik Consciencestraat 1b
2800 Mechelen
(volg de gele voetstappen van aan het station)

gratis nummer: 0800 555 75
e-mail: info@mecheleninbeweging.be

openingsuren:	ma	11.00u - 13.00u
	wo	12.00u - 15.00u
	do	16.00u - 19.00u



Klankbordgroep

De Klankbordgroep bestaat uit een **15-tal afgevaardigden**, die de wijkraden en buurtcomités, samen met enkele belangengroepen uit de buurt vertegenwoordigen. Eén keer per maand komen zij samen om informatie en standpunten uit te wisselen. Deze Klankbordgroep is een belangrijk instrument om de meningen en voorstellen van de inwoners te horen en door te spelen naar de betrokken partijen. Het is een discussieforum waar op een respectvolle manier naar elkaars argumenten geluisterd wordt.

HEEFT U OOK EEN VOORSTEL? OF WILT U IETS KWIJT?

U kunt de Klankbordgroep bereiken op volgend e-mailadres:
klankbordgroep@mecheleninbeweging.be



Website

www.mecheleninbeweging.be

- nieuwsberichten
- foto's
- krantenartikels
- filmpjes
- ...





www.mecheleninbeweging.be

