



# DUURZAME MOBILITEIT



## WAT IS DUURZAME MOBILITEIT

### DUURZAME MOBILITEIT

Mobiliteit is duurzaam, als het verplaatsingssysteem :

- **werkt.** Verplaatsingen moeten mogelijk zijn, doelen bereikbaar. Economisch kan dat niet anders.
- **betaalbaar is.** Het moet voor de gebruikers, maar ook voor de overheid, betaalbaar zijn en blijven. In aanleg, maar ook in onderhoud en beheer.
- **ecologisch verantwoord is.** Uiteraard mag het verplaatsen niet ten koste gaan van de kwaliteit van de omgeving. Denk aan emissie, schroot, geluid, barrièrewerking, trilling, ... En dit op alle schaalniveaus: wereldwijd, regionaal, maar zeker ook op lokaal en zelfs plaatselijk niveau.
- **veilig is.** Opnieuw een logische voorwaarde. Verplaatsen moet objectief en subjectief veilig zijn, dat primeert als we ons beschaafd willen noemen.
- **rechtvaardig is.** Deze billijkheid is essentieel. Iedereen moet de mogelijkheid hebben om zich autonoom te verplaatsen. De wereld mag geen duale verplaatsingsmarkt ontwikkelen, er is al ongelijkheid genoeg. Dus ook, de kwetsbaarsten eerst : kinderen, ouderen, minder-mobielen, minder-kapitaalkrachtigen.

### WAT BETEKENT HET?

We vatten de implicaties opnieuw samen in enkele vuistregels die in deze volgorde moeten gehanteerd worden.

Mensen moeten in principe zoveel activiteiten kunnen ontplooiën als ze willen, ook als dit verplaatsingen impliceert. In elk geval is die **vrijheid** een voorwaarde voor een kwaliteitsvol leven. Maar die verplaatsingen moeten **zo weinig mogelijk kilometers produceren**, en zeker **een minimum aan gemotoriseerde kilometers**.

Logisch, er zijn en er geraken is belangrijk. Niet het verplaatsen op zich. Nabijheid en concentratie van activiteiten en functies zijn hiervoor de voorwaarde. Nabijheid is de beste mobiliteit en maakt een kwaliteitsvol verplaatsen voor voetgangers en fietsers mogelijk binnen verblijfsgebieden. Overbodige auto-verplaatsingen op deze kleine schaal zijn zinloos en moeten geweerd worden door een parkeer- en circulatiebeleid in de centra.

Indien er toch **grotere afstanden** moeten overbrugd worden, dan liefst **collectief**. Goed stads- en streekvervoer, **verplaatsen met de bus, de tram en/of de trein**. Waarom niet? Gemeenschappelijk vervoer beantwoordt ontegensprekelijk het best aan de eerder genoemde criteria inzake duurzaamheid. Als het goed georganiseerd

is en kan werken binnen gebieden waarin voldoende massa aanwezig is, goed gebundeld op lijnen en prima verknoopt. Met aandacht voor voor en na-transport. Collectieve verplaatsingen kunnen ook bevorderd worden via vervoersmanagement: bedrijfsvervoer, carpooling,...

De **auto**, als het echt niet anders kan. De auto heeft een zeer belangrijke plaats in het verplaatsingssysteem. Maar we moeten hem opnieuw op zijn juiste manier gaan gebruiken. Voor die verplaatsingen op middellange en **lange afstanden waarvoor geen degelijk alternatief bestaat**. Omdat de bestemmingen te afgelegen zijn, het verbindingennet te dun, te weinig frequent. Of voor mensen met een extreem hectisch tijdruimte- gedrag: vertegenwoordigers, artsen, politici, ...

### WAT TE DOEN?

Enkele tips voor een duurzaam mobiliteitsbeleid.

#### 1. Bundelen, concentreren

Functies en activiteiten ruimtelijk bundelen waardoor ook de vervoersvragen geconcentreerd worden en bijgevolg interessant voor collectief vervoer op de grotere schaal en voor de voetganger en de fietser op de kleine schaal.

#### 2. Totale balans opmaken

Bij alle beleidssectoren op alle niveaus moet de reflex ontstaan om globaal af te wegen: centen, veiligheid, ecologische impact, efficiëntie.

#### 3. De juiste verplaatsingsmodus op de juiste manier gebruiken.

Elke verplaatsingsvorm heeft zo zijn eigen karakteristieken, troeven en gebreken inzake afstand, snelheid, ruimte-gebruik, prijs.

#### 4. 'Verstandig investeren'

Autosnelwegen gebruiken wij voor lokale verplaatsingen – denk maar aan de Antwerpse Ring. De categorisering van wegen is bedoeld om hierin duidelijkheid te creëren en te behouden.

#### 5. Juiste prijs

Een mobiliteitssysteem werkt het best wanneer voor elke verplaatsingsvorm de correcte prijs wordt aangerekend.

#### 6. Draagvlak

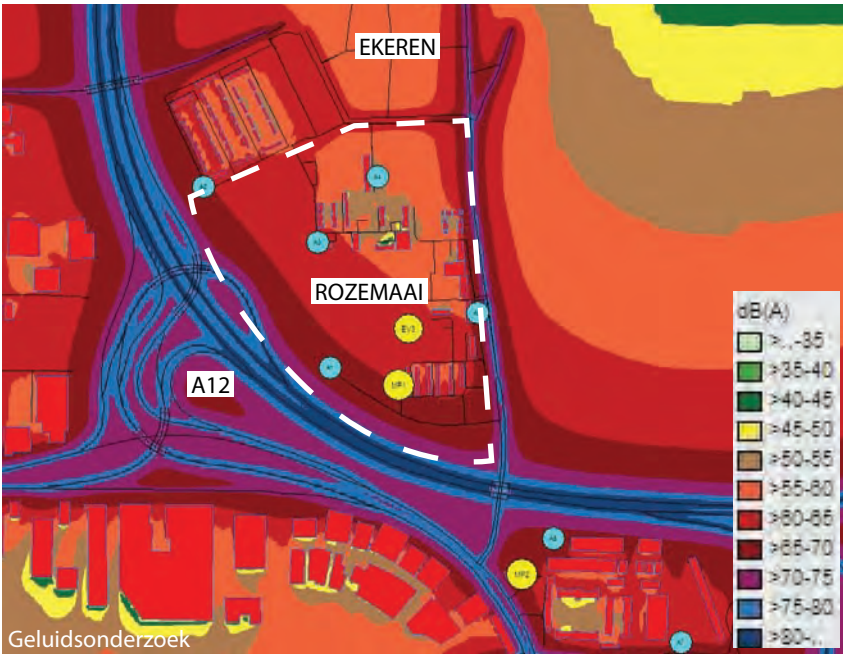
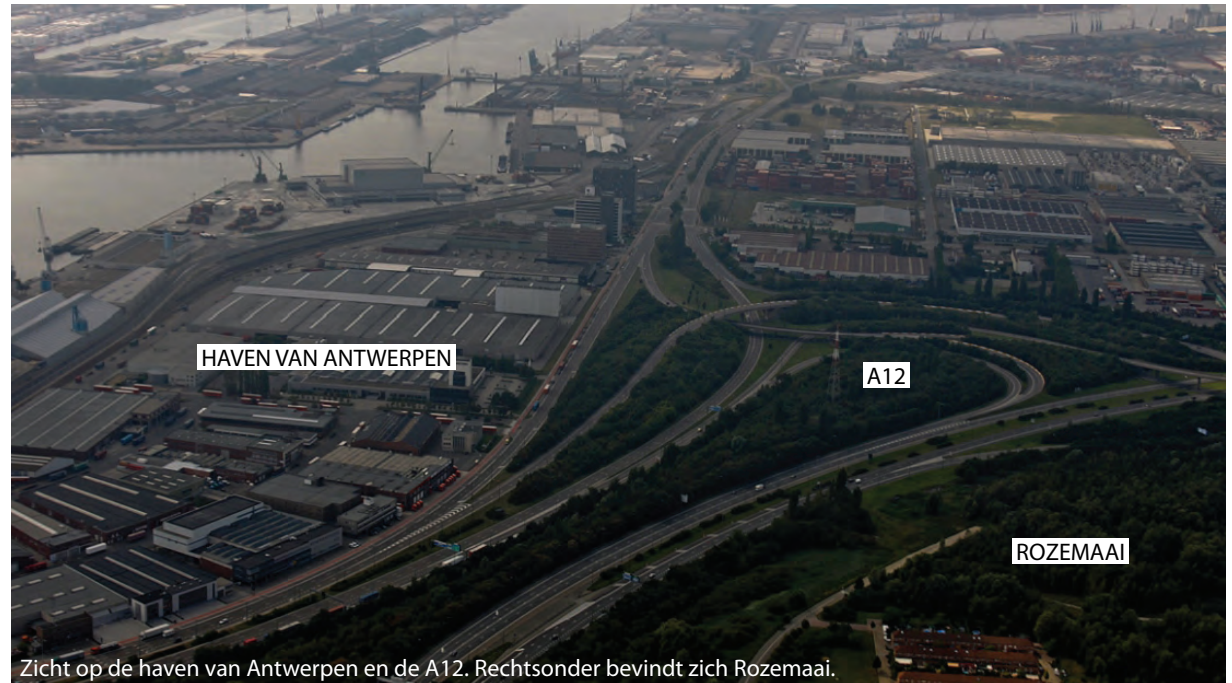
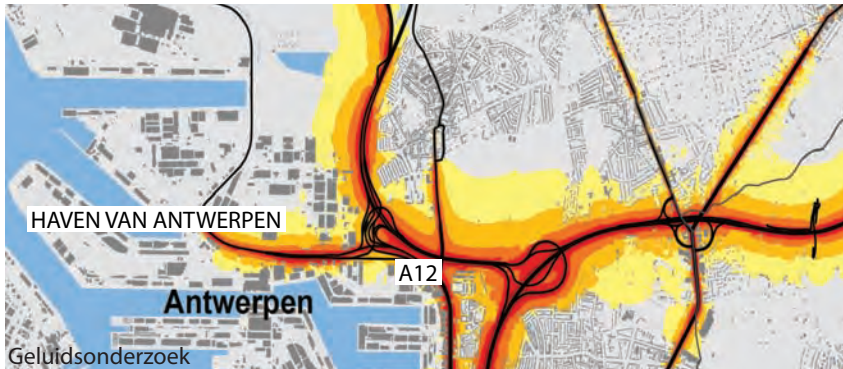
De hierboven opgesomde principes en toepassingen werken maar indien er een politiek draagvlak voor bestaat. Maar dat betekent dat we de brede maatschappelijke opinie daarvan moeten overtuigen, moeten leren mee-redeneren. Duurzaam is dat beleid dat gedragen wordt. <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Bron : <http://www.mobielvlaanderen.be/pdf/convenants/convenant6-1-1.pdf>



**ANALYSE**

De geluidkaart van Antwerpen geeft goed weer waar de problematiek van de geluidsoverlast het hoogst (rood) is. Deze geluidsoverlast wordt veroorzaakt door enerzijds de honderdduizenden auto's die op de A12 rijden, maar ook door de nabijheid van de haven van Antwerpen. Deze twee geluidsproducenten zorgen ervoor dat er in Rozemaai een continu "gezoem" aanwezig is. Zelfs tot in de woningen hoort men het omgevingsgeluid.





## ANALYSE

Op de site zelf zijn heel wat wegen beschikbaar voor gemotoriseerd verkeer. De meeste zijn echter doodlopende straten en worden voornamelijk door de bewoners gebruikt. Een doorsteek doorheen Rozemaai is tot op heden niet mogelijk. De verschillende woondelen van de wijk zijn elk afzonderlijk met enkele straten te bereiken en hebben elk hun eigen parkeervoorzieningen.

Er is een dicht netwerk van kleine steegjes, paden en wegeltjes op de site die de verschillende bouwblokken met elkaar verbinden. Vaak geven deze paden een onveilig en benauwd gevoel.

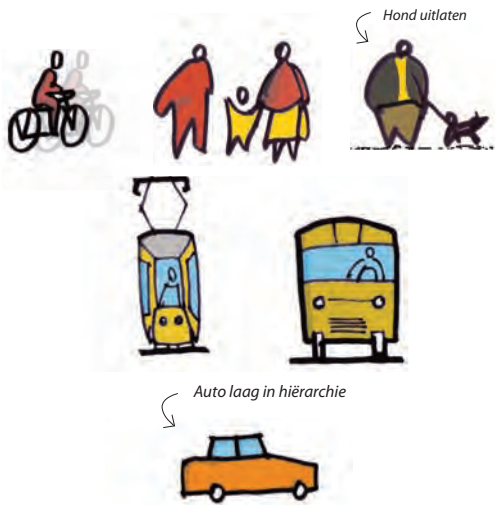


: Bestaand wegennet



**VISIE**

**HIERARCHIE**



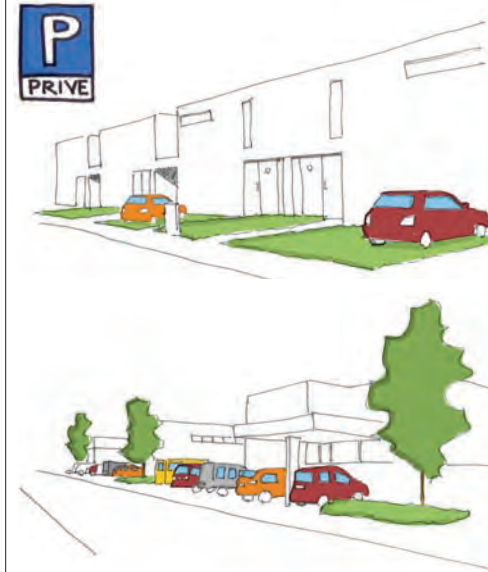
Openbaar vervoer primeert

Rozemaai wordt **een duurzame wijk** waarin de voorzieningen voor individueel gemotoriseerd verkeer tot een minimum worden beperkt. Langs de Ekersesteenweg wordt een nieuwe tramlijn met tramhalte en oversteekplaats aangelegd die Ekeren zal verbinden met Antwerpen.

**Sorteerstraatjes**

Het uitgangspunt is 75 meter, met mogelijkheid om naar 125 meter te gaan, al moet dat wel via looplijnen gemeten worden, niet in vogelvlucht. Er wordt voorlopig uitgegaan van 45 containers in 8 of 9 sorteerstraatjes.

**PARKEREN**

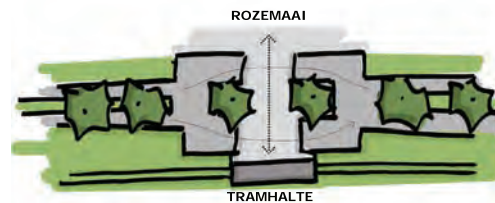
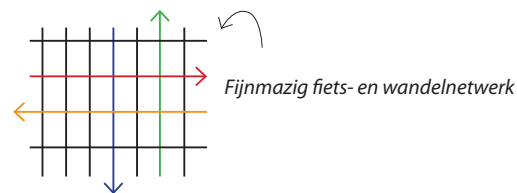


Bij Rozemaai worden gecontroleerde zone's voor het parkeren voorzien. Het masterplan geeft prioriteit voor de zachte weggebruiker.

De parkeerplaatsen voor de bewoners wordt voorzien in elk van de bouwvelden. Zo kan het parkeren voor de bewoners worden **geclusterd** aan de rand van het bouwveld.

De parkings voor de bezoekers van Rozemaai zijn voorzien buiten de bouwvelden. Er wordt geparkeerd onder de vorm van langsparkeren of in parkeervelden.

**ZACHT VERKEER**

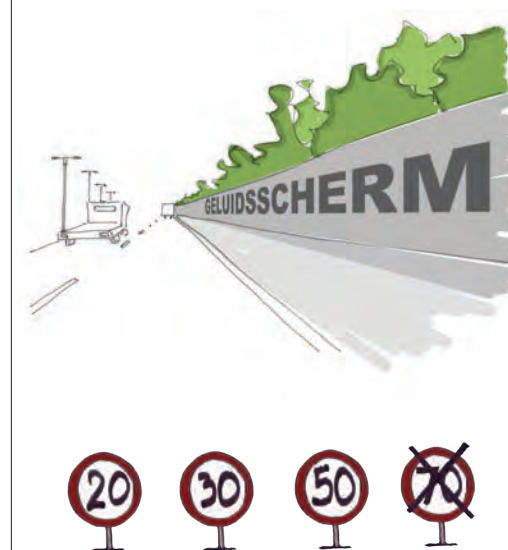


OUDE LANDEN

Ontsluiting Rozemaai - Ekerse steenweg

Het zacht verkeer primeert binnen Rozemaai. Dankzij een uitgebreid wandel- en fietsnetwerk kan men zich gemakkelijk door het gebied begeven. Voor een vlotte ontsluiting van Rozemaai naar de Ekersesteenweg wordt er voorgesteld een verkeersplein aan te leggen. Hierdoor wordt de doorstroom van verkeer op de Ekerse steenweg nauwelijks gehinderd, maar kan ook de zwakke weggebruiker gemakkelijk vanaf de tramhalte de woonwijk Rozemaai betreden. Voor deze oplossing zijn er geen verkeerslichten noodzakelijk.

**AANGRENZEND VERKEERSNETWERK**



De geluidsoverlast kan een belangrijke randvoorwaarde zijn voor de ontwikkeling en invulling van de bouwvelden. Hiervoor is een geluids- en luchtstudie opgemaakt. Een afscherming door geluidsbermen en -schermen is noodzakelijk voor een Lden-niveau van 60dB(A) te halen t.o.v de woonblokken en bij voorkeur ook in de park- en recreatiezone langs de A12.

Een tweede aandachtspunt is het **beperken van de snelheid** langs de Ekersesteenweg (van 70 naar 50 km/u). Deze ingreep zal ook helpen met het verminderen van de geluidshinder.