

MOBILITEITSPANNING EN BEWEGING



BEWEGING, EEN ZAAK VAN MOBILITEITSPANNING

MOBILITEITSPANNING

Via het opzetten van mobiliteitsplannen wordt bepaald hoe de gewenste verhoudingen zijn tussen de verschillende vervoersmodi (modal split) en hoe een beleid kan opgezet worden ten voordele van meer duurzame (en dus ook actieve) verplaatsingswijzen (modal shift). Circulatieplannen, parkeerbeleid, openbaar en collectiefvervoersbeleid maken hier onderdeel van uit.

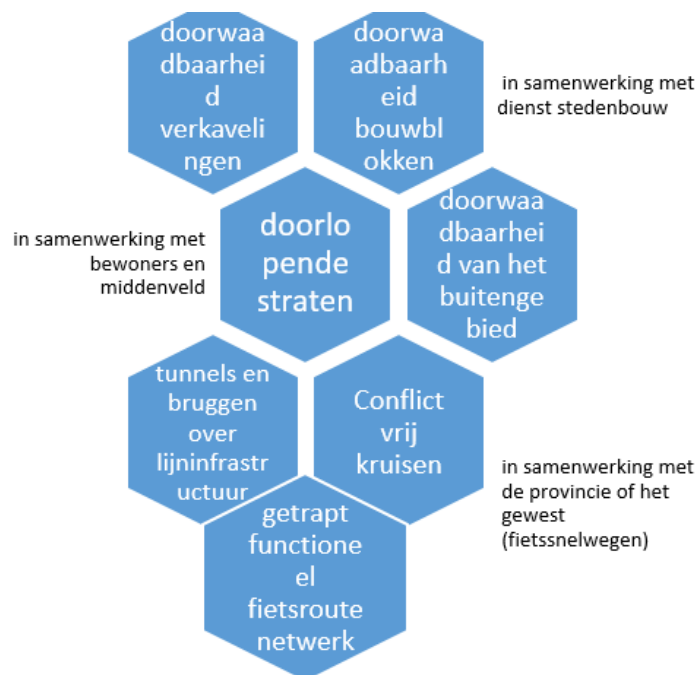
ACTIEVE VERPLAATSING IN VLAANDEREN ONDERMAATS

Onderzoek naar verplaatsingsgedrag bij kinderen wijst uit dat 85 procent van de kinderen die naar lagere school fietsen op minder dan 3 kilometer van school wonen en 85 procent van de kinderen die te voet naar school gaan op minder dan 1,5 kilometer (D'Haese et al. 2012). Voor jongeren in het laatste jaar secundair onderwijs is dat 2 kilometer te voet en 8 kilometer met de fiets (Van Dyck, De Bourdeaudhuij et al. 2010). Toch blijkt dat bijna de helft van de lagere schoolkinderen die met de auto naar school gebracht worden binnen de 'haalbare' afstanden van 1,5 tot 3 kilometer woont.

Uit het onderzoek Verplaatsingsgedrag 2015-2016 van het Departement Mobiliteit en Openbare werken blijkt dat ongeveer 70 % van de verplaatsingen in Vlaanderen nog steeds met de auto worden gedaan. Wanneer de afstand meer is dan 600 meter wordt reeds naar de auto gegrepen.

Deze cijfers maken duidelijk dat we én moeten inzetten op een beleid die het wonen in de nabijheid van voorzieningen stimuleert (ruimtelijke planning) en een beleid die actieve verplaatsingen de meest gemakkelijke verplaatsingen maakt (mobiliteitsbeleid). Buiten de scope van dit project maar eveneens belangrijk is een om financiële maatregelen te nemen die actieve verplaatsing stimuleert en passieve verplaatsing ontmoedigt.

MOBILITEITSPLANNING: FIJNMAZIG NETWERK



Voor actieve weggebruikers is fijnmazigheid in een netwerk van routes ontzettend belangrijk. Als een voetganger of een fietser te veel 'omwegen' moeten maken om zijn bestemming te bereiken werkt dit autogebruik in de hand.

Trage wegen, doorsteken en doorlopende straten, slimme fietsschakels en een getrapte fietsroutenetwerk zijn strategieën om het netwerk voor voetgangers en fietsers te optimaliseren.

► **DOORWAADBAARHEID VERHOGEN VAN BOUWBLOKKEN**

Via doorsteken kun je de doorwaardbaarheid van bouwblokken verhogen. Een doorsteek is een gang, pad of weg waarmee je dwars door een bouwblok kan, te voet of met de fiets. Doorsteken zijn enorm belangrijk voor voetgangers en fietsers, ze verkleinen de maaswijdte van het netwerk van routes.

Door de maximale bouwblokbreedte vast te leggen en in overleg te gaan met ontwikkelaars kan je als gemeente erover waken dat bouwblokken voldoende doorwaadbaar blijven (dienst stedenbouw).

Maar ook andere grote 'oppervlaktes' zoals kerkhoven, scholen, musea, stationsgebouwen ... kunnen doorwaadbaar gemaakt worden, zij het mits bepaalde voorwaarden zoals enkel voor voetgangers, een bepaalde tijdsvork (bijvoorbeeld tussen 9 en 17 uur),...



Doorsteken in de gebouwde omgeving: een kerkhof in de stad is ideaal om een doorsteek te voorzien. Foto: Campo Santo, Gent, Google maps

► **DOORWAADBAARHEID VAN VERKAVELINGEN**

De klassieke verkaveling is vanuit actieve verplaatsing ook niet altijd beweegvriendelijk. Het is belangrijk om langs de percelen doorsteken te voorzien voor actieve weggebruikers zodat ook verkavelingen maximaal doorwaadbaar zijn.

Als gemeente kun je dit opleggen als voorwaarde bij een verkavelingsvergunning (dienst stedenbouw).



Doorsteek via 'cul-de-sacs' in verkavelingswijken. In deze wijk een gemiste kans: via deze doodlopende straat had men een doorsteek voor zachte weggebruikers door de verkaveling heen kunnen realiseren. (foto: Google Earth)

► **DOORWAADBAARHEID VAN HET BUITENGEBIED**

In het buitengebied vormen kerkwegels en landbouwwegels belangrijke doorsteken. Doorsteken, wegels en steegjes vormen 'trage wegen'. Trage wegen zijn wegen die enkel toegankelijk zijn voor voetgangers, fietsers en ruiters. Een heel aantal van deze 'trage wegen' werden in de loop der tijd geprivatiseerd. Trage wegen vzw brengt ze in kaart en ijvert voor het voortbestaan en de uitbreiding van publieke trage wegen.

Dit netwerk van trage wegen draagt zowel bij tot actieve verplaatsing als tot actieve vrije tijd.

► **DOORWAADBAARHEID VERHOGEN**

Trage Wegen vzw en Mobiel 21 verzamelden goede voorbeelden die de doorwaadbaarheid van wijken voor actieve weggebruikers te vergroten.

http://www.tragewegen.be/images/stories/downloads/MOB_roeselare/Inspiratiepakket_Slimme_Schakels_Dig.pdf

Doorlopende straten zijn straten die doorgang bieden aan voetgangers en fietsers, maar niet aan gemotoriseerd verkeer. Ze vormen een voetgangers- en fietsvriendelijke aanpassing van het gegeven 'doodlopende straat'. Door middel van het pakket 'Doorlopende Straten' van de Internationale Voetgangersfederatie (IFP) en Infopunt Publieke Ruimte kunnen gemeentebesturen de F45 verkeersborden eenvoudig aanpassen met een sticker. Deze aanpassing komt volledig overeen met de huidige verkeerswetgeving.

► **CONFLICTVRIJ KRUISEN**

Een aaneengesloten netwerk van wegen voor zachte weggebruikers kan mensen stimuleren om zich vaker actief te verplaatsen. Het is echter belangrijk dat de kruisingen met wegen met gemotoriseerd verkeer conflictvrij zijn. Voor kinderen en ouderen is dat extra belangrijk, één kruispunt die als risicovol gepercipieerd wordt kan voldoende zijn voor ouders om hun kind niet naar school te laten stappen of fietsen.

Meer info: www.slimmemobiliteitsschakels.be/



Foto Fietsbult: Onderdoorgang Europabrug Gent

Spoorwegen en waterwegen vormen barrières voor voetgangers en fietsers. Op strategische plaatsen bruggen en tunnels voor voetgangers en fietsers te plaatsen tussen bestemmingen is een belangrijke strategie om van actieve verplaatsing de meest gemakkelijke verplaatsing te maken.

► **GETRAPT FIETSROUTENETWERK**

Fietsroutenetwerken vormen een belangrijke strategie voor actieve verplaatsing. Om de uitrol van een fietsroutenetwerk te realiseren is het noodzakelijk om te vertrekken vanuit een analyse van het grondgebied. We lichten dit toe aan de hand van enkele goede voorbeelden.

Stad Gent werkt momenteel aan een 'getrapt' fietsroutenetwerk. De situering van de fietsroute in de ruimtelijke context (kernstedelijk, randstedelijk of buitengebied) bepaalt de visie van waaruit deze verder geconcretiseerd wordt.

- Het uitgangspunt in het kernstedelijk gebied is dat je overal moet kunnen fietsen. De maaswijdte van het netwerk bedraagt maximum 1 kilometer. Verkeersluwe of verkeersvrije routes werken complementair op straten met gemengd gebruik. Ze vormen geen reden om fietsen op een bepaalde weg in het kernstedelijk gebied fietsvrij te maken (cfr. STOP-principe).
- In het randstedelijk gebied varieert de maaswijdte van het netwerk tussen 1,5 en 3 kilometer.
- In het buitengebied bedraagt de maaswijdte maximaal 3,5 kilometer. Hier wordt zoveel mogelijk ingezet op het 'ontvlechten' van actieve weggebruikers en gemotoriseerd verkeer. De fietsroutes worden zoveel mogelijk gescheiden van autoverkeer.

Op basis van deze uitgangspunten wordt het toekomstig fietsroutenetwerk vorm gegeven. Naast de radiale structuur van het buitengebied naar de binnenstad verbindt een tangentiële structuur de verschillende dealkernen.