

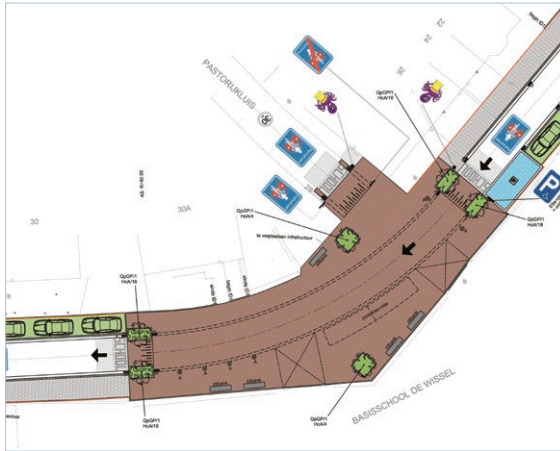
Antea Group innoveert mobiliteit

Vlaanderen is niet alleen een van de dichtst bebouwde regio's van Europa, het is ook een transitzone bij uitstek. Reden te meer om op zoek te gaan naar slimme mobiliteitsoplossingen. Iets waar Antea Group zijn specialiteit van heeft gemaakt.

“Onderzoek en advies inzake mobiliteit behoren tot onze core business”, vertelt Jan Parys, CEO van Antea Group. “Bij zowat alle grote nieuwe ontwikkelingen en oefeningen in Vlaanderen is onze groep betrokken. Zowel voor initiatieven van de overheid als voor de projecten van private partijen voert Antea Group mobiliteitsonderzoeken uit. Denk aan de ring rond Antwerpen, of de Diabolo-oefening, dat het ondergrondse station in luchthaven Brussels Airport rechtstreeks verbindt met de grote assen van het Belgische spoorwagennet en verschillende Europese steden.” Ook met de promotie van de fiets als vervoersmiddel is Antea Group volop bezig. Bijvoorbeeld via *fiets-o-strade* projecten, waarbij belangrijke knooppunten gemakkelijk en veilig bereikbaar worden. Bij stedelijke ontwikkelingsprojecten zoekt Antea Group samen met haar opdrachtgevers naar de meest geschikte en haalbare modal split. Omdat mobiliteit stevig is verankerd in onze maatschappij, kiest Antea Group voor een multidisciplinaire aanpak. Parys: “We benaderen elk project vanuit de vraag: hoe verbeteren we de mobiliteitscondities in relatie met onder meer inrichting en beheer van de publieke ruimte, ruimtelijke planning en stedenbouw, veiligheid, infrastructuur en landschapontwikkeling?”



EEN VAN DE ANTEA GROUP-PROJECTEN waarbij mobiliteitskennis en -advies essentieel zijn, is de heraanleg van de centrale as Grote Markt-Station in Mechelen. Winkelstraat Bruul ondergaat momenteel een grote metamorfose en wordt uitgebreid, met tussenin vijf grote en middelgrote pleinen. “Het doel is een visitekaartje én een toegangspoort voor Mechelen te realiseren”, aldus Parys. “Een boulevard waar geleefd, gespeeld, gependeld, gewinkeld en geflaneerd wordt, met de pleinen als échte ontmoetingsplaatsen.” Het mobiliteitsaspect zit vooral in de prioriteit van het STOP-principe – stappers en trappers krijgen voorrang – en de keuze voor een heel beloopbare, schoenvriendelijke en slipvrije ondergrond.



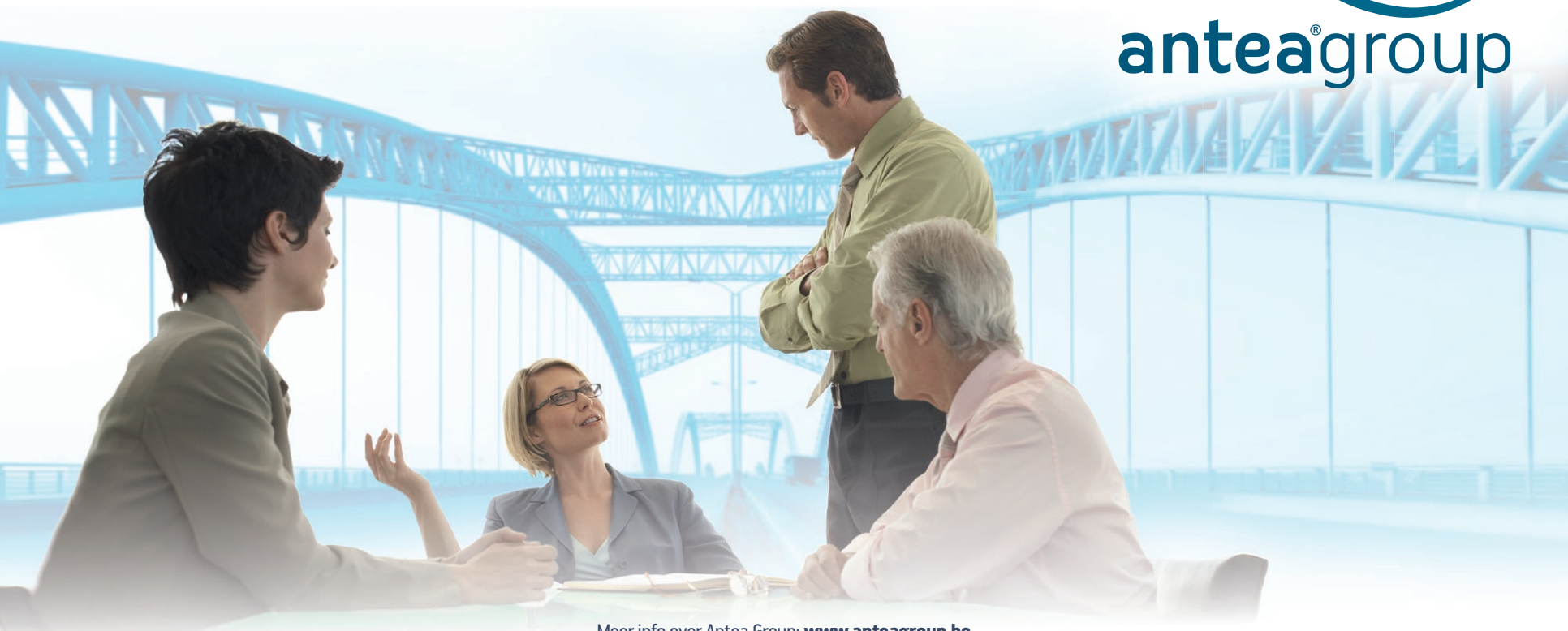
EEN ANDER PROJECT, waarvan het voortraject volop bezig is, klinkt als een heuse uitdaging: vorm een centrumverbindingsstraat om tot een fietsstraat. In concreto de Kapellestraat, die gemeente Laakdal met het centrumgebied van deelgemeente Veerle verbindt, moet een voorranggebied voor kwetsbare weggebruikers worden. “In samenwerking met het gemeentebestuur vormen we de straat om tot een fietsvriendelijke omgeving, waarbij de schoolomgeving een duidelijke en voorname plaats moet krijgen in het wegbeeld”, verduidelijkt Parys. “Fietsen krijgen er voorrang op auto's, die zelfs niet mogen inhalen. Meteen ook hét vernieuwende karakter van dit project: een centrumstraat waar bewoners, voetgangers, scholieren en fietsers heersen boven het gemotoriseerde verkeer.”



EEN DERDE PROJECT dat we hier onder de aandacht brengen, is station Hove. Zoals veel andere stationsbuurten was dit vroeger een verkeersknelpunt. Maar dankzij een doordachte aanpak werd dit een schoolvoorbeeld van een duurzaam mobiliteitsknooppunt. Verschillende partners sloegen de handen in elkaar om tot een functionele en helder leesbare verkeersoplossing te komen, met als speerpunt een nieuwe fietstunnel – dé missing link in de fiets-o-strade langs de spoorlijn Antwerpen-Mechelen. “Dit knelpunt werd weggewerkt, zodat fietsers uit de regio nu vlot en veilig het station bereiken of conflictvrij voorbijrijden”, verheldert Parys. “Dagelijks maken nu zo'n 4500 pendelaars en scholieren zonder verkeerszorgen gebruik van de *fiets-o-strade* Antwerpen-Mechelen.”

“Ons uiteindelijke doel? De gemiddelde Vlaming sneller uit zijn auto doen stappen en andere opties te overwegen, zoals fiets of openbaar vervoer”, besluit Parys.

betrouwbare partner in advies



Meer info over Antea Group: www.anteagroup.be