

VERSLAG THEMASESSIE 1 - VRIJDAG 20/05/2022

GASTSTAD: LEUVEN

Aanwezig: Joeri De Visser (Leuven), David Dessers (Leuven), Elke Raë (Leuven), Erwin Debruyne (VVSG), Nick Gryp (VSV), Bart Nobels (VSV), Carl Dewaele (Kortrijk), Daisy Putman (Harelbeke), Ditte Koyen (Turnhout), Floor Van Damme (Voetgangersbeweging), Geert Troucheau (Antwerpen), Gisèle Vervoort (Kind & Samenleving), Herman Grossard (Genk), Jarne Vanesch (Genk), Katleen Delbeke (Zemst), Koen Van Staeyen (Menen), Kristien Minten (Tervuren), Kurt Van Hout (Heist-op-den-Berg), Mathieu Caudron (PZ Leuven), Nico Vandembemt (PZ Leuven), Peter Raats (Zwijndrecht), Robin Pepermans (Haacht), Dana Breuls (Bilzen), Sara Van Boeckhout (Mint), Tim Bracke (Gent), Tim Peeters (PZ Leuven)



Op 20 mei 2022 werden voor het eerst geïnteresseerde steden, gemeenten en organisaties samengebracht in het lerend netwerk van de coalitie van 30. De themasessies zijn in het algemeen bedoeld om kennis uit te wisselen en elkaar te enthousiasmeren rond de zone 30. Telkens staat er één thema per sessie centraal om te bespreken.

In de eerste sessie was het centrale thema:

Hoe zorgen we voor een herkenbare zone 30 op vlak van inrichting?

1. Verwelkoming

- Verwelkoming door schepen van mobiliteit David Dessers (Stad Leuven)
- Toelichting Joeri De Visser (Stad Leuven) over de werking en het opzet van de Coalitie van 30
- Toelichting Erwin Debruyne (VVSG) over de verschillende partners van de VSV

2. Inleiding op het thema: recente veralgemening Zone 30 in Leuven (door Joeri De Visser – Stad Leuven)

Details zie presentatie Joeri De Visser (Stad Leuven).

Na de presentatie van Joeri De Visser kwamen er nog enkele vragen en aanvullingen.

Er werd onder andere de vraag gesteld waarom AWV niet meer met suggestiestroken wilt werken. Vanuit de groep werden onder andere de volgende redenen gegeven: Suggestiestroken op de rijbaan geven de nijging aan bestuurders om er niet op te rijden. Men heeft angst dat mensen frontaal op elkaar zullen rijden als ze de suggestiestroken vermijden. Het kan ook financiële redenen hebben waarom er geen suggestiestroken geplaatst worden. AWV geeft aan dat mensen toch op de suggestiestroken zullen rijden op wegen waarop er veel verkeer is. De Stad Leuven geeft aan dat ze wel veel goede reacties ontvangen op de suggestiestroken.

Ook leeft bij de aanwezigen de indruk dat AWV de zone 30 toch niet overal even voluntaristisch toepast als het MOW-kader mogelijk maakt. Met toch ook op de segmenten die in aanmerking komen voor 30 km/u een grotere klemtoon op doorstroming.

De Koning Albertlaan in Leuven zal worden heraangelegd. De Koning Albertlaan is nu een wijkontsluitingsweg in een zone 30. Na de heraanleg van de Koning Albertlaan zullen er afgescheiden fietspaden zijn. Moeten we dan terug naar 50 km/u? Dit lijkt een moeilijk verhaal.

Bloembakken – als snelheidsremmers – mogen zeker niet te hoog zijn, in functie van de zichtbaarheid.

Vanuit de groep kwam er ook een vraag over de traject-controle. De traject-controle zal vooral toegepast worden op de grote assen. De angst bestaat dat het verkeer naar de kleine straten zal verhuizen. Is hier al ervaring mee? De Stad Leuven gaf aan dat ze op sommige kleine assen al trajectcontroles toepassen om sluipverkeer weg te halen.

3. Toelichting uitgangspunten ideale profielen in zone 30 (door Joeri De Visser – Stad Leuven)

Details zie presentatie Joeri De Visser (Stad Leuven).

Zie extra document 'Optimaal Profiel 14-06-2021'

Na de presentatie van Joeri De Visser kwamen er nog enkele vragen en aanvullingen.

Er werd onder andere de vraag gesteld of je niet met een heel breed profiel blijft zitten in een zone 30 als bussen van De Lijn moeten kunnen passeren in beide richtingen? Deze vraag komt later in de vergadering nog eens aan bod.

Er werd ook de vraag gesteld aan de Stad Leuven hoe zij staan over links parkeren in éénrichtingsstraten. De Stad Leuven adviseert rechts parkeren. Uit studies blijkt het dat het niet noodzakelijk gevaarlijker is om links te parkeren. Uit een studie van VIAS blijft dat er meer ongevallen gebeuren in straten waar er langs beide kanten geparkeerd kan worden. De bestuurder stapt links uit wat aanrijding met openslaand portier vermijdt. Anderzijds heeft de chauffeur moeilijk zicht bij het wegrijden.

Bij toepassen van schuinparkeren: in tegenovergestelde richting markeren: dan moet de bestuurder er achteruit inrijden, en ziet hij beter bij het wegrijden.

4. Praktijktoepassing van kader ideale profielen (door Elke Raë – Stad Leuven)

Details zie presentatie Elke Raë (Stad Leuven).

Na de presentatie van Elke kwam er nog de vraag of er wettelijke bepalingen zijn voor de brandweer en hulpdiensten? Als antwoord werd er gegeven dat ze 4 meter nodig hebben, maar dat dit niet allemaal verhard hoeft te zijn. Als aanvulling kwam er vanuit de groep nog dat er ook zeker rekening moet gehouden worden met de aanrijroute naar de brandweerkazernes.

Het ontwerpen gebeurt geïntegreerd, met groendienst, zo weinig mogelijk verhard, ifv gebruikers (lees: niet (vooral) ifv auto)

5. Presentatie snelheidsbeleid (door Carl Dewaele – Stad Kortrijk)

Details zie presentatie Carl Dewaele (Stad Kortrijk)

Na de presentatie van Carl Dewaele kwamen er nog enkele vragen en aanvullingen.

Er werd onder andere gevraagd of alle zones 30 in Kortrijk binnen de bebouwde kom liggen. In Kortrijk zijn er ook zones 30 buiten de bebouwde kom. Ze sluiten aan op zones 70 (na afslaan aan een kruispunt). Het is telkens wel duidelijk aangegeven wanneer de zone 30 start.

De Stad Kortrijk communiceert, als er vragen zijn over te snel rijden van burgers, dat ze niet flitsen onder de 40 km/u in een zone 30. De snelheidsborden (met smiley) staan wel afgestemd op 30 km/u. Als blijkt dat het vooral om lokale overtreders gaat, is de boodschap van de stad: begin met uzelf, neem zelf maatregelen en sensibilisering.

In Gent worden alle meldingen over snelheid in de zone 30 weergegeven in een kaart. Op basis hiervan worden er prioriteiten vastgelegd. Ze bekijken dan ongeveer 10 straten per jaar waar er aantoonbaar een probleem van te snel rijden is. Een van de maatregelen is dan bijvoorbeeld het versmallen van het profiel van de hele straat.

In o.a. Antwerpen wordt V85 + 10 % zware overtredingen gehanteerd als criterium om snelheidsmaatregelen in te voeren.

Rijbaankussens hebben wel degelijk effect, gewoon een bord plaatsen ook.

De stad Antwerpen heeft het effect van stickers/thermoplasten onderzocht, en dat heeft geen effect.

Er werd ook de vraag gesteld wat hun ervaring is met de zone 30 in verblijfsgebieden in Kortrijk. Carl Dewaele antwoordde hierop dat hoe breder de straten in een woonwijk zijn, hoe moeilijker het is aan bestuurders om de snelheid te respecteren. In het stadscentrum wordt dit wel grotendeels gerespecteerd. Er werd ook aangegeven dat lange fietsstraten minder goed werken. Gewone fietsstraten hebben wel een snelheid verlagend effect.

Er werd aan de hele groep de vraag gesteld of er verzamelde data via GPS en wagens gebruikt wordt om het snelheidsbeleid op te volgen. Dit is misschien handiger dan vaste meettoestellen. Als die gegevens voor deze doelstelling toegepast worden blijken ze toch eerder een indicatie te zijn, en minder accuraat dan meettoestellen. Ook Telraam biedt hiertoe beleidsondersteunend cijfermateriaal.

In Tervuren gebruikt men deze data om onder andere verkeersintensiteiten en sluipverkeer te detecteren.

6. Groepsgesprek

Snelheid binnen bebouwde kom

Er werd de vraag gesteld hoe de zone 30 visueel duidelijk gemaakt kan worden. Moet hetzelfde wegbeeld doorgetrokken worden doorheen de hele zone?

In Nederland worden er vaak poortconstructies en markeringen aangebracht om te wijzen op de snelheid van 30 km/u. In de Stad Leuven is er geen ruimte om te werken met poortconstructies. In Leuven maken ze ook liever geen gebruik van niet wettige markeringen.

Voorbeeld uit Gent van een poorteffect (*Artikel uit het Nieuwsblad – Nieuwe wegmarkering met ‘poorteffect’ moet verkeer vertragen: “Ervaring uit psychologie”.*)

Website: https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20220506_95847511

In Gent zal er ook bijna uitsluitend 30 km/u zijn binnen de bebouwde kom. Op belangrijke toegangswegen willen ze dit benadrukken (bv. versmallen, poorteffect...). Duidelijkheid is hierbij heel belangrijk. Sommige mensen kennen niet het verschil tussen een zonaal bord en het verkeersbord C43.

In Brussel is de boodschap duidelijk: 30 km/u is de snelheid, tenzij anders aangegeven. Misschien is het beter om dit ook zo toe te passen? Een hogere snelheid wordt expliciet aangegeven, in plaats van overal zone 30 weer te geven met verkeersborden.

Vanuit de groep kwam ook de opmerking dat het bij gemengd verkeer standaard 30 km/u moet zijn. Hierop werd aangevuld of we niet voor meer duidelijkheid moeten gaan, meer gebruik maken van de borden met 30 km/u, 50 km/u en 70 km/u. Op zoneborden, borden binnen bebouwde kom, borden buiten bebouwde kom, fietsstraten wordt de snelheid niet expliciet vermeld. Ook weten veel mensen niet hoe snel je mag rijden in woonerven.

Afbakening bebouwde kom

In het groepsgesprek kwam ook de afbakening van de bebouwde kom aan bod. Het verschil tussen binnen bebouwde kom en buiten bebouwde kom behelst meer dan snelheid (bv. naast elkaar rijden van fietsers, bv. bermparkeren). In het verleden is er al een studie geweest over de herziening van de bebouwde kom langs gewestwegen.

In de Stad Kortrijk is het duidelijk: 4 op 5 straten binnen de bebouwde kom zijn een zone 30. Er werd vanuit de groep aangevuld dat er in grote steden meer gewerkt kan worden met de 3 snelheidsregimes.

De Stad Kortrijk vroeg of het verkeersbord binnen de bebouwde kom en het verkeersbord zone 30 samen geplaatst mag worden. Zij plaatsen nu altijd eerst het bord bibeko en nadien het bord zone 30. Ook Harelbeke doet dit.

Binnen die zone mag er nergens een hogere snelheid toegepast worden. Wel een lagere (woonerf).

In Zemst hebben ze de bebouwde kom verkleind. Hier maken ze dan een volledige zone 30 van. Er werd de vraag gesteld of dit geen oplossing is. Moeten de bebouwde kommen eventueel niet verkleind worden?

Bussen binnen bebouwde kom

Er werd ook de vraag gesteld wat er gedaan moet worden met busverbindingen in de zone 30. In Antwerpen zien ze bijvoorbeeld dat de bussen verdwijnen uit de wijken en verschuiven naar de assen. Dit komt onder andere door besparingen.

Het is een moeilijke discussie. Om een modal shift te realiseren is de doorstroming heel belangrijk. Straten waar er langs beide kanten geparkeerd wordt, moeten voldoende breed zijn voor bussen van De Lijn. Dit zijn brede straten voor een zone 30.

Vanuit de groep kwam de suggestie om De Lijn en AWW in de toekomst ook mee te nemen in de themasessies van de Coalitie van 30.

7. Afronding themasessie

Vanuit de groep werd de suggestie gegeven om in de themasessies van de Coalitie van 30 niet enkel te focussen op het infrastructurele, maar ook op educatie en sensibilisering.

Er werd ook de suggestie gegeven om een best of te maken van maatregelen die je als lokaal bestuur kan nemen.

Er werd ook aangegeven dat er in de themasessies best iets dieper kan ingegaan worden op 1 specifiek onderwerp. Laat meerdere deelnemers voorbeelden meenemen.

8. Volgende themasessie

De volgende themasessie zal doorgaan in **oktober/november 2022**.

Er werd een oproep gedaan aan de deelnemers om de volgende gaststad/gastgemeente te zijn. Indien je interesse hebt, laat het gerust weten aan Nick Gryp (nick.gryp@vsv.be) of Erwin Debruyne (erwin.debruyne@vmsg.be). De themasessie wordt samen met de kerngroep voorbereid.