



Gent is bijna 30: Hoera!

Coalitie van 30 – Gent 10/11/2023

Hoe het allemaal begon

Uit het ministerieel rondschrijven van 27 oktober 1998 betreffende de zones met een snelheidsbeperking tot 30 km per uur

Op 1 november 1988, kreeg de zone 30 een juridisch statuut. Het doel was de verblijfsgebieden in de steden en gemeenten verkeersveiliger en verkeersleefbaarder te maken.

Daartoe moest in de eerste plaats de snelheid van het gemotoriseerd verkeer teruggebracht worden tot een niveau, verenigbaar met de veiligheid van fietsers en voetgangers.

Aangezien snelheidsbeperkingen op zich meestal niet volstaan, **moesten waar nodig, infrastructurele ingrepen uitgevoerd worden**. Deze werden opgelegd door het KB van 17 september 1988 tot bepaling van de vereisten voor het inrichten van de zones met een snelheidsbeperking van 30 km/uur, in uitvoering van het artikel 22quater van de wegcode (KB van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer).

Hoe het allemaal begon

Zone 30 - inrichting

Na een eerste periode waarin voornamelijk eerder verspreide straten en vrij rustige woonwijken of -buurten het zone 30 statuut kregen, is de **tendens ontstaan om ook stedelijke centra in hun geheel als zone 30** aan te leggen.

Uit een evaluatie van de bestaande zones 30 en van de **problemen die de wegbeheerders ondervonden bij de inrichting ervan**, bleek dat zich een versoepeling van de reglementering opdrong, indien men - in het belang van de veiligheid en de leefbaarheid - systematischer en op grotere schaal verblijfsgebieden als zone 30 wil afbakenen.

De reglementering in verband met de **vereisten voor het inrichten van zones met een snelheidsbeperking van 30 km per uur werd daarom herzien en op veel punten versoepeld**, dit wil ook zeggen minder duur gemaakt. Het vertrekpunt blijft evenwel dat de snelheidsbeperking die voortvloeit uit de signalisatie ondersteund moet worden door andere maatregelen.

Hoe het allemaal begon

Zone 30 - criteria

De nieuwe voorschriften hebben betrekking op de bepaling van de vereisten voor het instellen van zones met een snelheidsbeperking tot 30 km per uur. Ze zijn opgenomen in het koninklijk besluit van 9 oktober 1998 en gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 28 oktober 1998.

De eerste stap bij de afbakening van de zone 30 gebieden is in principe het **opmaken van een verkeerscirculatieplan** waarbij een stratencategorisering wordt doorgevoerd. Voor elke straat wordt de (gewenste) functie bepaald nl. erffunctie, verblijfsfunctie, verkeersfunctie of stroomfunctie.

Aan de hand van de categorisering kan de wegbeheerder **daarna bepalen in welke straat of in welke gebieden de verblijfsfunctie overwegend is** of benadrukt moet worden en bijgevolg voor een zone 30 in aanmerking komt.

Een zone 30 is dus niet alleen meer mogelijk waar de verblijfsfunctie van nature uit primeert, maar ook daar waar ingevolge de verkeerstoename deze functie in het gedrang werd gebracht en waar zij moet gerevaloriseerd worden.

Hoe het allemaal begon

Zone 30 – openbaar vervoer

Openbaar vervoer en zone 30 zijn perfect verenigbaar, de evaluatie heeft dit aangetoond. Meer nog, aangezien het doel van de zone 30 er onrechtstreeks in bestaat het overtollig autoverkeer te weren en andere vervoersmodi te stimuleren, is openbaar vervoer in zones 30, gelegen in stedelijke centra en andere woonwijken een waardevol alternatief voor het autogebruik.

De noodzaak voor overleg is thans een uitdrukkelijke reglementaire vereiste. Bovendien moet dit overleg betrekking hebben niet alleen op het principe van de instelling van een zone 30 maar inzonderheid over de snelheidsremmende maatregelen.

In principe hoort in een zone 30 enkel verkeer met herkomst of bestemming in de zone thuis, of, met andere woorden het verkeer moet plaatsgebonden zijn. Uit de evaluatie van de zones 30 is gebleken dat de aanwezigheid van sluipverkeer het functioneren van een zone 30 sterk kan hypothekeren.

Hoe het allemaal begon

Zone 30 – schoolomgevingen

Verplichte zone 30 in schoolomgevingen vanaf 1 september 2005.



Pre 2005

Stad Gent maakte vanaf 1997 tot 2005 verkeersleefbaarheidsplannen (laatste was stationsomgeving Sint-Pieters) waarin de zones 30 werden aangekondigd.

Goedgekeurd door de
gemeenteraad in zitting
van 17 MEI 1999

GR 99 N05 101

De Stadssecretaris
Algemene Zaken en Openbare Werken - Verkeersleefbaarheidsplan Sint-Denijs-Westrem - Goedkeuring

Eluw
De Heer Burgemeester F. BEKE en de Heer Schepen S. VAN ROUVEROIJ.-

Het studiebureau Groep Planning kreeg van het stadsbestuur in '96 de opdracht om het Verkeersleefbaarheidsplan voor Sint-Denijs-Westrem op te stellen.
De studie omvat de deelgemeente Sint-Denijs-Westrem en de vroegere deelgemeente Afsnee, gesitueerd tussen de Leie, de Ringvaart, de grens met de deelgemeente Zwijnaarde en de gemeentegrens met Sint-Martens-Latem en De Pinte.

Het plan met de krachtlijnen en maatregelen werd tijdens een hoorzitting d.d. 21 november 1996 aan de bevolking toegelicht waarna een inspraakprocedure startte. De raadsleden konden zich in de Gemeenteraadscommissies van 18 april en 23 mei 1997 uitspreken over het plan.
De voorgestelde maatregelen en de reacties hierop fungeerden als basis voor de uitwerking van de opties voor verkeersleefbaarheidsingrepen en de timing van de infrastructuurwerken. Alle vragen van de bevolking kregen een passend gevolg.

De voornaamste doelstellingen van het verkeersleefbaarheidsplan zijn het verhogen van de verblijfskwaliteit van het studiegebied, het reduceren van het aantal ongevallen met lichamelijk letsel, het onveiligheidsgevoel en de snelheden verminderen. Dat kan o.a. door de invoering van de zone-30 in de verblijfsgebieden, het uitwerken van fietsroutes, het herprofilen van een aantal straten en het nemen van een aantal punctuele maatregelen.

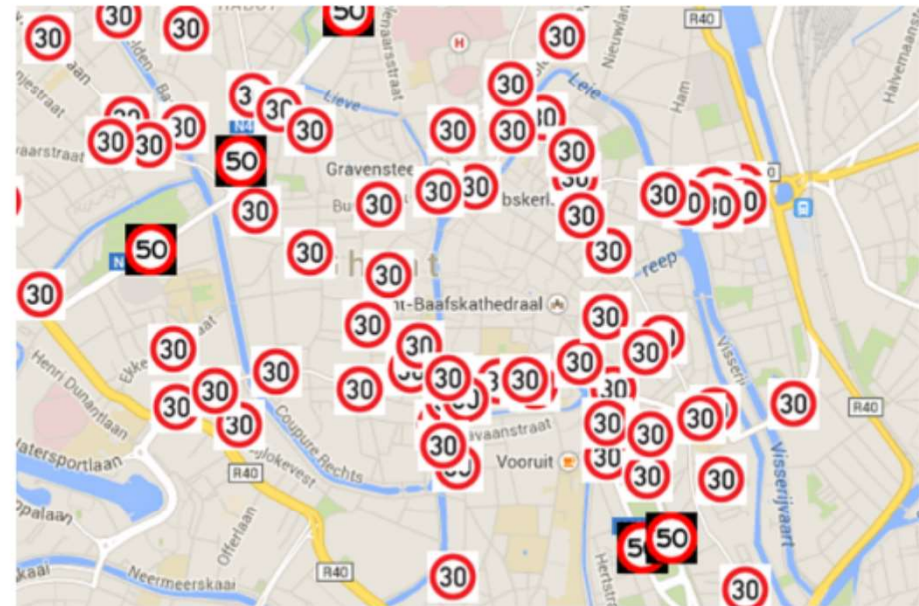
De zone-30 wordt ingevoerd in het centrum van Sint-Denijs-Westrem en Afsnee, de Camilluswijk, de Soenenswijk en de Borluutwijk. De Krijzeltand wordt heraangelegd.
De in de algemene hoorzitting d.d. 29/11/95 beloofde veilige doortocht van de Looftblommestraat is gedeeltelijk gerealiseerd en vergt nog enkele bijkomende maatregelen.
Voor de Nieuwstraat en de parallelwegen naast de spoorwegtunnel aan de Kortrijksesteenweg zijn circulatiewijzigingen voorgesteld.
De heraanleg van de Kortrijksesteenweg staat op de AWV-planning van 2000.

Sprong voorwaarts 2015

De hele binnenstad binnen de R40 (met uitzondering van een aantal assen) werd in een beweging zone 30

09/11/2023

KAART. Alle zeventig Gentse straten die vandaag zone 30 worden



© google maps

Op woensdag 22 april wordt de hele binnenstad van Gent in één beweging een grote zone 30. Vanaf dan geldt in alle straten binnen de R40 een maximumsnelheid van dertig per uur. Daardoor valt de snelheid in zeventig straten in de binnenstad terug van 50 naar 30 kilometer per uur.

Bert Staes

Dinsdag 21 april 2015 om 17:36



Sprong voorwaarts 2015

Eerste grote zone 30

Insteek: mens en milieu

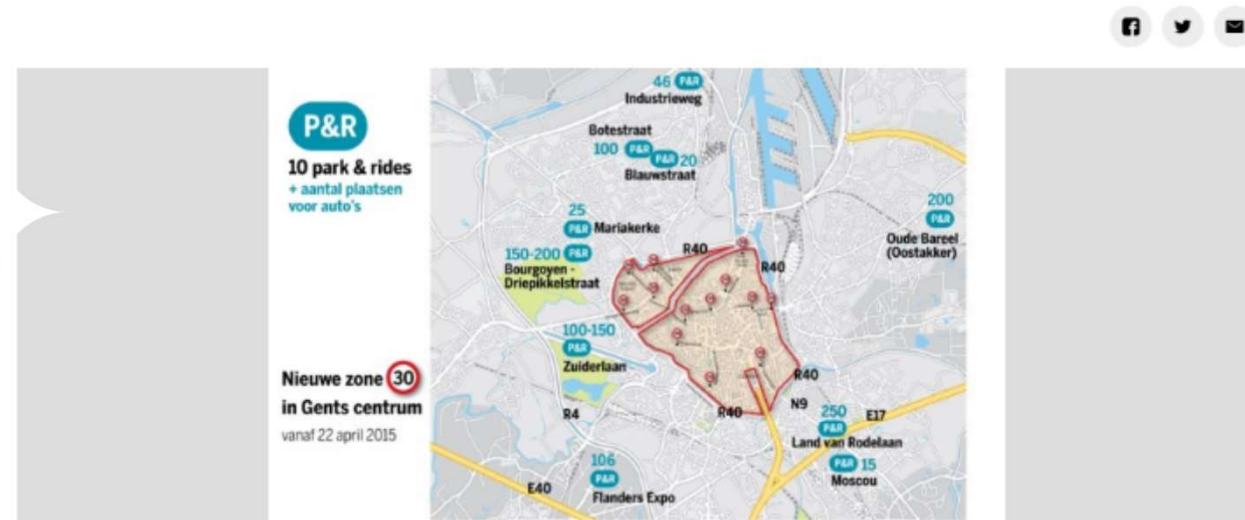
Al onmiddellijk vaststelling: alleen borden plaatsen zal het niet doen.

Je moet de mensen mee krijgen in het concept van trager rijden

Zone 30, de revolutie van een oud idee

22 APRIL 2015 OM 03:00 UUR | Van onze redactrice Sarah Vankersschaever, Foto's Titus Simoens

Vanaf vandaag mag je in de Gentse binnenstad maar 30 kilometer per uur rijden. Goed voor mens en milieu, maar met verkeersbordjes alleen kom je er niet.



1. Zone 30: verkeersveiligheid of hippe citymarketing?

Citymarketing? Dat wil niemand gezegd hebben. 'Je maakt een statement als stad', zegt Axel Weydts (SP.A), schepen van Mobiliteit in ...

'Operatie zone 30'

Uitrol zones 30 in Gent

Een gefaseerde aanpak vanaf 2019

Grote afgebakende gebieden buiten de – reeds zone 30 – stadsring

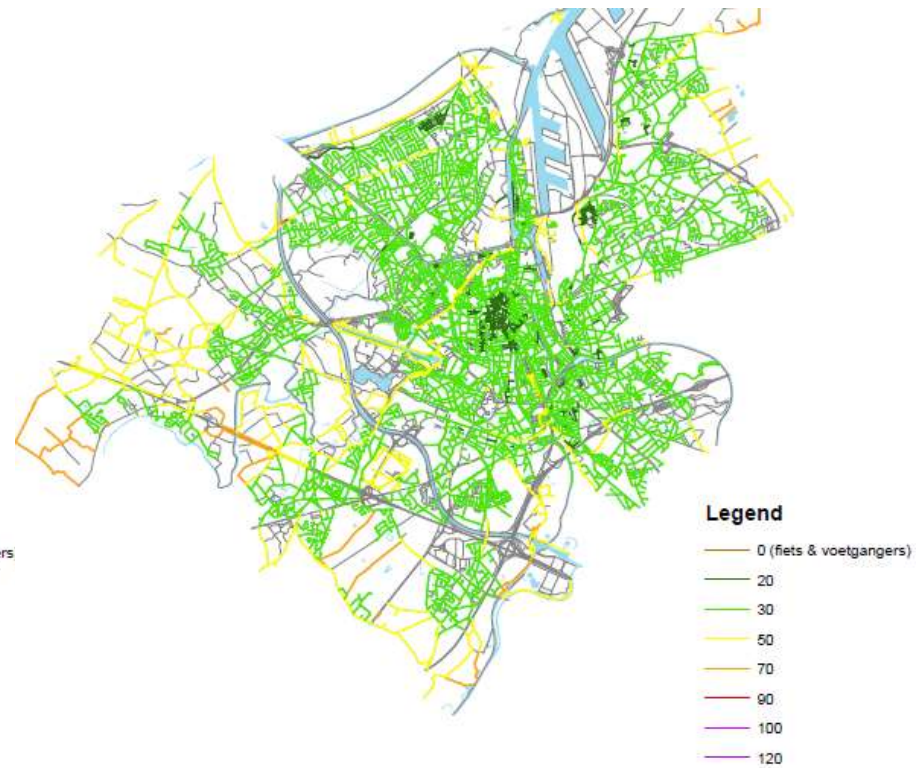
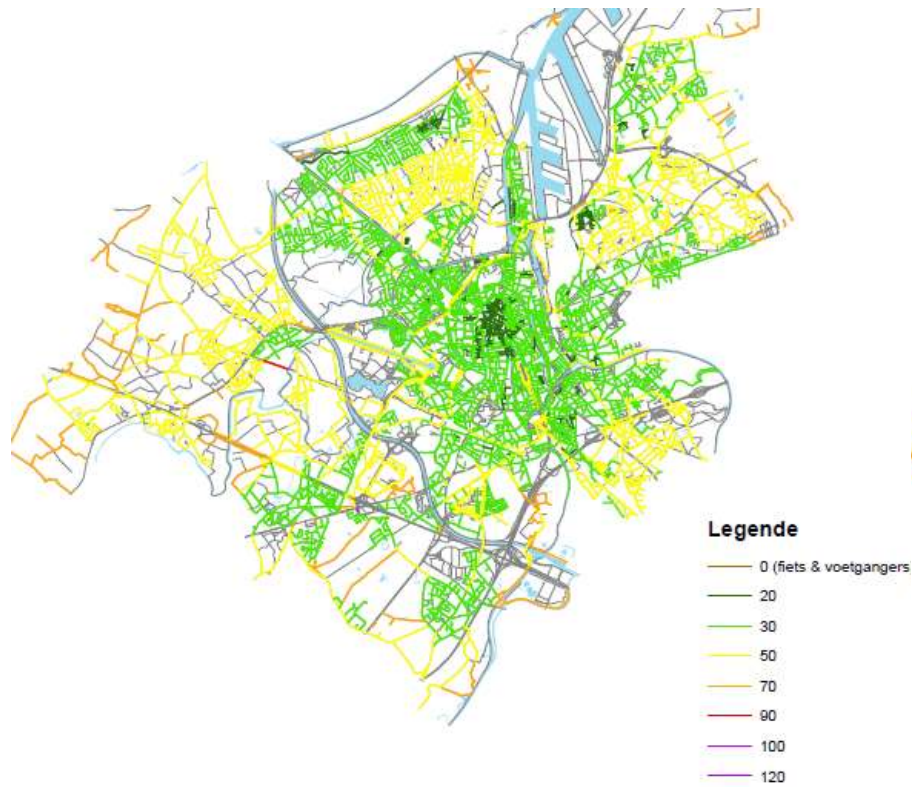
4 grote uitrolfasen

Eens die achter de rug zijn – en daar zijn we bijna- , nog kleine toevoegingen/uitbreidingen

Uitzondering zijn de gewestwegen, waar we in dialoog met AWV er wel en niet in slagen zones 30 te realiseren. Bijvoorbeeld: N70 sinds kort wel, R40 (voorlopig) niet

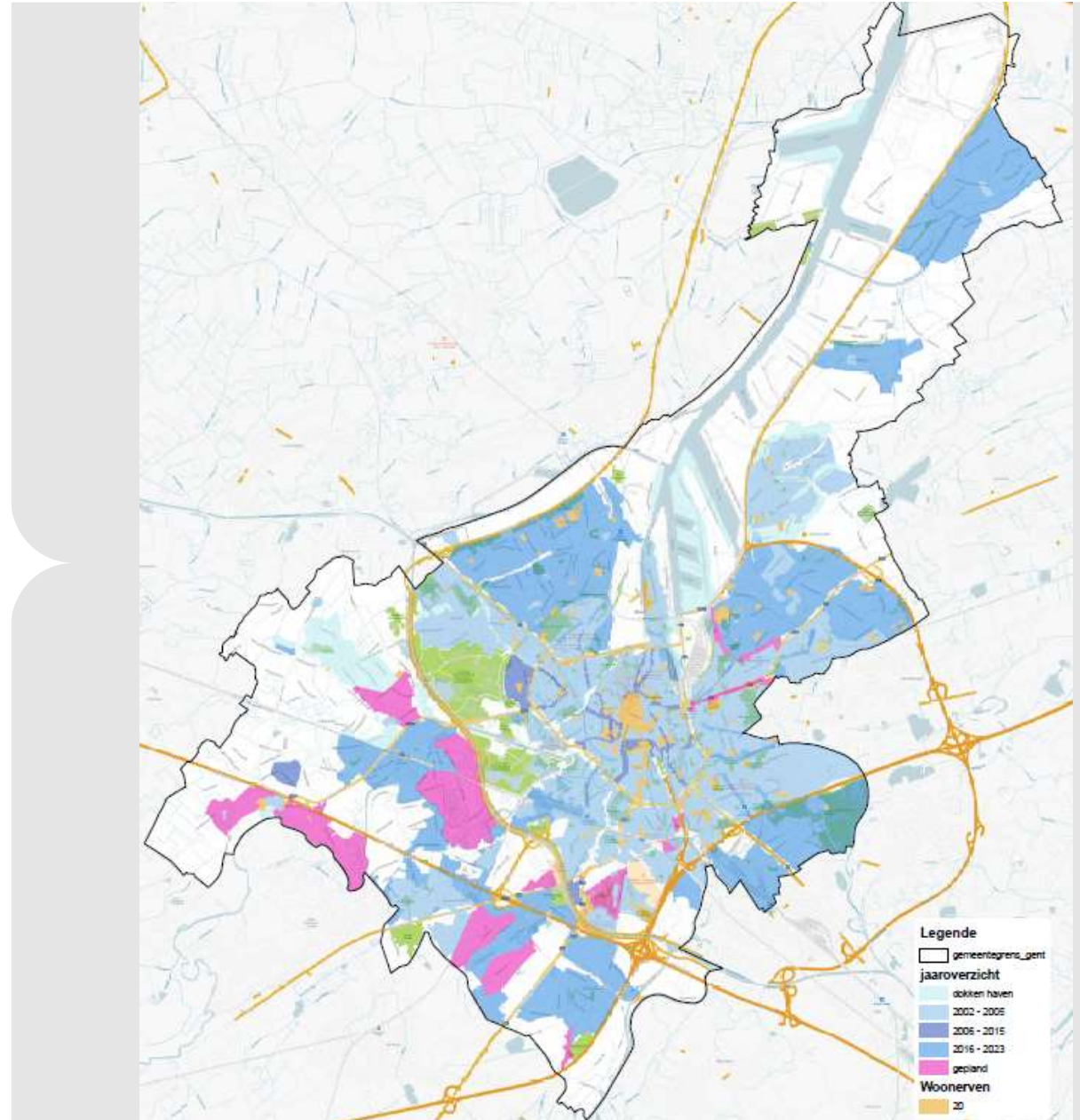
'Operatie zone 30'

Uitrol zones 30 in Gent



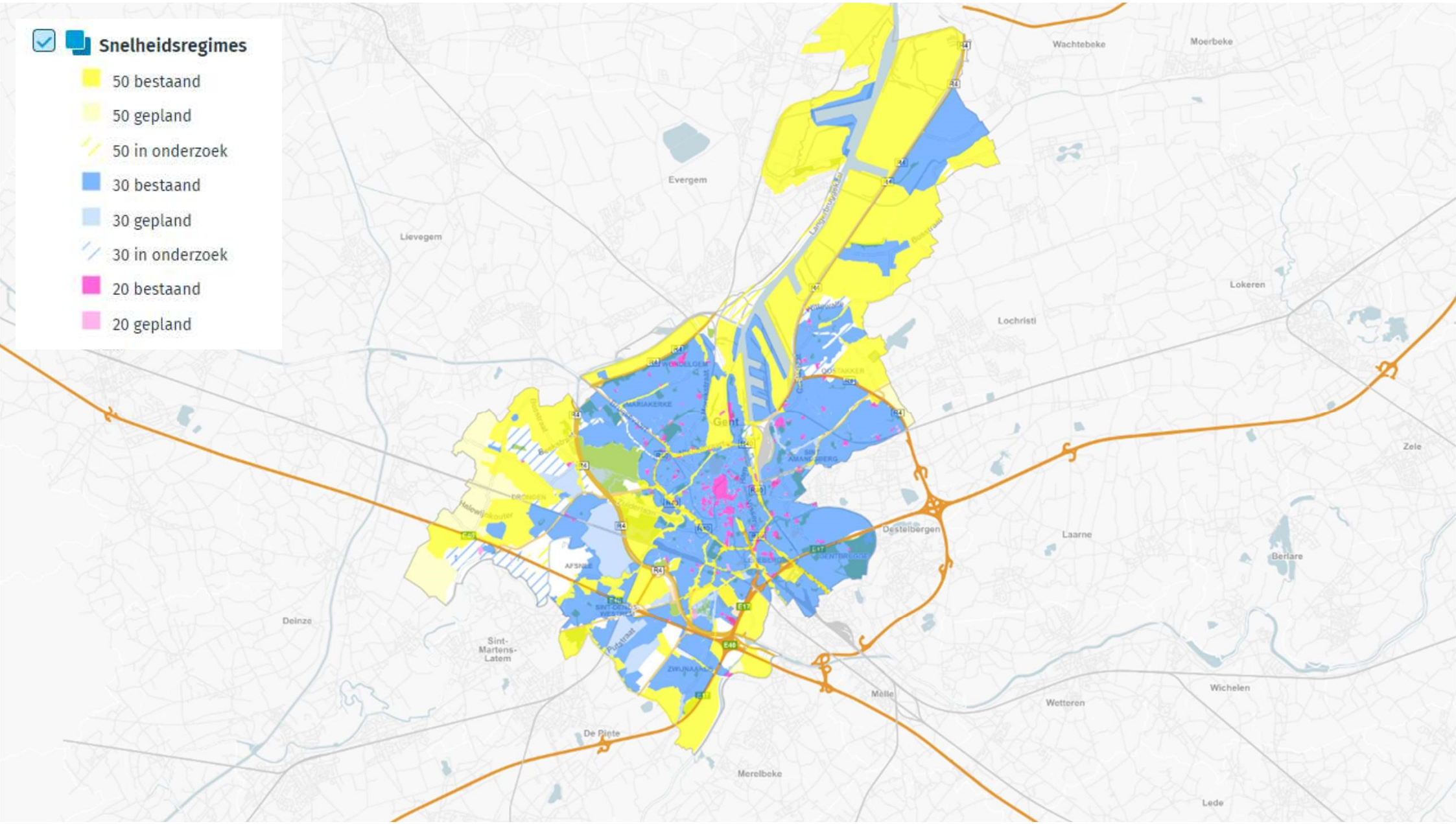
Overzicht zone30

De ingevoerde (van 2002-nu) en in te voeren zones 30 op kaart.



Snelheidsregimes

-  50 bestaand
-  50 gepland
-  50 in onderzoek
-  30 bestaand
-  30 gepland
-  30 in onderzoek
-  20 bestaand
-  20 gepland



Zone 30 in Gent wordt groter

De uitrol van de 30 km/u-zone in Gent weet van geen ophouden. Ze breidt zich nu uit naar twee bijkomende wijken, Mariakerke en Wondelgem.

David Leclercq | Gepubliceerd op 8 sep. 2023 | Leestijd: 3 min



Een heelbeetje Belgische steden blijven de snelheidslimieten aanscherpen, in de eerste plaats om het aantal ongevallen, de geluidsoverlast en de uitstoot van vervuilende stoffen terug te dringen. Brussel is sinds 2021 één grote zone 30 (tenzij anders aangegeven) en ook



Vlaanderen breidt zone 30 verder uit aan Dampoort na een scan door verkeersexperten

Vlaams minister Lydia Peeters (Open VLD) kondigt aan dat niet alleen de Antwerpse binnenweg, maar ook de Land van Waaslaan aan de Dampoort verandert in zone 30. Dit gebeurt na een analyse van verkeersexperten, na enkele aanrijdingen vorig jaar waar bij kinderen gewond raakten. Lerdie werden er bredere fietspaden aangekondigd.

Heb je wat te zeggen?

09/11/2023

OOSTAKKER/GENT

Almaar meer Gentse wijken worden zone 30

De Gentse wijk Oostakker-Lourdes wordt in februari één grote zone 30. Later dit jaar volgen nog zeker acht andere wijken.

Donderdag 20 januari 2022 om 3:25 uur

Ook zone 30 op de Land van Waaslaan

08/08/2023

De Vlaamse overheid neemt de verkeerssituatie aan de Dampoort onder de loop om een duurzame en verkeersveilige omgeving te creëren. Eind 2022 stuurde Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters een team naar de wijk na enkele ongevallen met voetgangers en fietsers. Minister Peeters gaf toen haar akkoord om een snelheidsverlaging naar 30km/uur in te voeren op de Antwerpse binnenweg. Op basis van de MIA Quick Scan die in januari werd uitgevoerd, wordt nu die zone 30 uitgebreid met de Land van Waaslaan.

MIA Quick Scan

Op maandag 23 januari namen verkeersveiligheidsexperten, samen met Vlaams minister van

N NIEUWS SPORT **REISID** SLIMMER LEVEN **BILLIE** PODCASTS
Zone 30 wordt verder uitgebreid: wijk in Drongen is binnenkort aan de beurt



Wijk de Asselt binnenkort verkeersveiligheidszone 30. Dit werd beslist door de Vlaamse

DRONGEN - De straten in de Asselt in Drongen worden een zone 30. Dat heeft het stadsbestuur beslist.

Twee keer een nieuwe zone 30 in Gent



Voor de stad Gent is verkeersveiligheid een prioriteit. De stad voert in verschillende snelheid al ve
Kruis-Winkel-stationsbuurt
'Operatie zone 30' gaat verder in Gent: trager rijden verplicht in groot gebied in twee deelgemeentes



Plek waar juf Nathalie (44) verongelukte, wordt zone 30: stadsring aan Dok Noord druk gebruikt door fietsers en voetgangers

GENT Op de stadsring R40 wordt de snelheid verlaagd van 60 naar 30 kilometer per uur, ter hoogte van Dok Noord. Op die plek liet eind augustus juf Nathalie Lacave het leven bij een vreselijk ongeval met een vrachtwagen. Snelheid was niet de oorzaak, maar het feit dat het punt druk gebruikt wordt door zwakke weggebruikers noopt de stad tot ingrijpen.

Sabine Van Damme 23-01-23, 14:12 | Laatste update: 23-01-23, 14:30

In Mariakerke en Wondelgem wordt deze week een grote
word. Om de bussen vlotter te laten rijden, wordt ook de
gemeentes aangepast.



Stad Gent 14

MAAR...



snelheidscontrole stock © tv

Bestuurders in Gent hebben lak aan zone 30: “Het loopt echt de spuigaten uit”

Alle snelheidscamera's van de Gentse politie stonden op scherp voor de flitsmarathon van afgelopen vrijdag. Vooral in straten met zone 30 moesten de flitscamera's overuren draaien.

Pieter Jan Dhollander 24-04-23, 13:19 · Laatste update: 24-04-23, 13:46

Verkeer

Slechts één op de vier houdt zich aan zone 30 in Gent



Beeld Isabel Pousset

In Gent houdt amper één op de vier auto's zich aan de zone 30. Dat blijkt uit metingen van het Gents Milieufrent (GMF) met een speedgun. Het GMF eist een hogere pakkans en een betere inrichting van de straten om de zone 30 af te dwingen.

REDACTIE 5 januari 2018, 18:10

Mobiliteit / Slechts 2 op de 10 Belgen respecteert Zone 30

GESCHREVEN DOOR KEVIN KERSDANNS OP 30-03-2023

Uit een gedragsmeting door verkeersveiligheidsinstituut VIAS blijkt dat 8 op de 10 automobilisten in België te snel rijden in een Zone 30. In Wallonië ligt de reële snelheid er gemiddeld nog iets hoger dan in Vlaanderen of Brussel.



Naleven zone 30

Ondersteuning door
circulatiemaatregelen

Sensibiliseringscampagnes

Handhaving (nieuwe) zones 30

Inzet op leesbaarheid (poorten)
voor de zones 30

Evaluatie en bijsturen



Zone 30: handhaving

Politie en Mobiliteitsbedrijf

Het Mobiliteitsbedrijf beschikt over floating car snelheidsdata. Deze data, die per straatsegment beschikbaar is, kan een beeld geven over de gereden snelheden in de straten.

Als er een of meerdere meldingen binnenkomen over overdreven snelheid in een straat, dan kunnen we aan de hand van die data objectiveren of er inderdaad structureel te snel wordt gereden (dat wil zeggen door een aanzienlijk aandeel van de bestuurders).

Wordt er wel te snel gereden in straten, dan komt die straat in de lijst van mogelijk te controleren straten terecht. Om op die lijst te komen zijn er nog een aantal criteria die in acht worden genomen om weerhouden te worden voor controle.

Aanvullingen door Mobiliteitsbedrijf op objectieve basis worden door politie verwelkomd.

Resultaat is een gedeelde aansturing en een betere spreiding van de pakkans.

Zone 30: poorten

Wegcode

Toegangen tot de zone moeten duidelijk herkenbaar zijn door de plaatsgesteldheid, door een inrichting of door beide (artikel 3).

De weggebruiker die een zone 30 binnen rijdt moet dit duidelijk aanvoelen. Het verschil met de bebouwde kom waar 50 km per uur van toepassing is, moet voor hem logisch zijn.

In bepaalde situaties kan het ruimtelijk beeld op zichzelf dermate veranderen dat als het ware een **natuurlijk poorteffect aanwezig** is. In dit geval zal de **plaatsing van de verkeersborden F4a en F4b volstaan**.

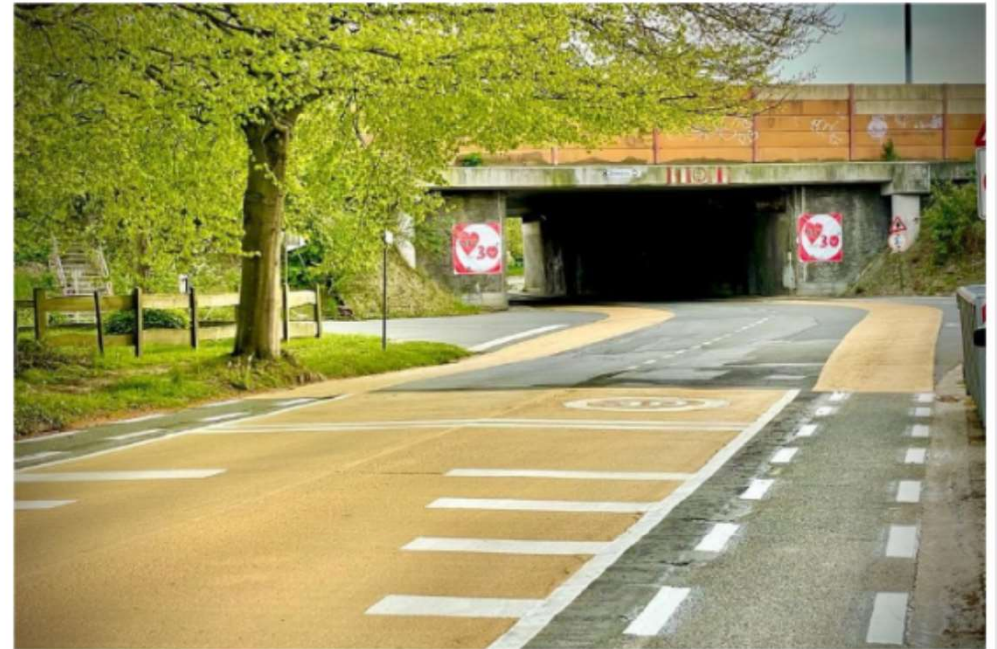
Waar dit niet het geval is, wordt best **een soort poorteffect** gecreëerd om het binnenrijden van een zone 30 te accentueren.

Indien het algemeen snelheidsbeeld gemiddeld rond 30 km per uur ligt dan kan de straat of het gebied zonder meer als zone 30 afgebakend worden of in een zone 30 opgenomen worden. Is dit niet het geval dan zijn bijkomende maatregelen noodzakelijk, zeker op die plaatsen met een belangrijke concentratie van voetgangers en fietsers.

Zone 30: poorten

- Experiment in Beukenlaan
- Gele wegmarkering moet ervoor zorgen dat autobestuurders de toegelaten snelheid beter respecteren
- Met witte lijnen werd een 'poorteffect' gecreëerd om de start van de zone 30 duidelijker aan te geven.

Nieuwe wegmarkering met 'poorteffect' moet verkeer vertragen: "Ervaring uit psychologie"



© Twitter/Filip Watteeuw

SINT-DENIJS-WESTREM - In de Beukenlaan in Sint-Denijs-Westrem wordt sinds enkele weken een nieuwe gele wegmarkering getest. Die moet ervoor zorgen dat het verkeer vertraagt voor de zone 30.

Fien Laklere

Zaterdag 7 mei 2022 om 06:00



Zone 30: poorten

- Begin ondersteund door snelheidsremmer



Zone 30: poorten

- Uitdaging om bepaalde wegen, die zone 30 mogen worden, als dusdanig leesbaar te maken

