



Zone 30

Vlaanderen heeft meer en grotere zones 30 dan ooit tevoren. Ontdek de voordelen en laat je inspireren voor een goede inrichting.



STEFAN DEWICKERE

“Sinds de jaren 90 zijn er veel moedige beslissingen genomen om centra veiliger en aangenamer te maken”, zegt Piet Minten, expert duurzame mobiliteit. “De populariteit van de zone 30 past daar perfect in. Idealiter zijn dat zones met traag en gemengd verkeer, maar in de praktijk is dat nog niet altijd het geval.”

‘Vermijd fietspaden en zebrapaden in een zone 30’

interview

Wat zijn de grootste voordelen van een zone 30?

“De snelheid verlagen tot 30 km/u is een efficiënte manier om de hoofdoorzaak van ongevallen aan te pakken: te snel rijden. Fietsen wordt ook interessanter omdat het snelheidsvoordeel van de auto wegvalt. Tegelijk geeft een zone 30 de mogelijkheid om straten aangenamer in te richten.”

Hoe herken je een goed ingerichte zone 30?

“Het snelheidsbord van 30 km/u is uiteraard essentieel. Daarnaast worden asverschuivingen en verkeersplateaus vaak gebruikt om de snelheid te matigen. Gepaste materialen, bomen en ander groen, verlichting en straatmeubilair zorgen voor een typologische herkenbaarheid.”

Hoe richt je zo een zone dan in?

“Een zone 30 is een gemeenschappelijke trage ruimte. Kinderen moeten er kunnen spelen en mensen moeten met elkaar kunnen praten. De fiets en de auto delen de ruimte in een zone 30, maar de auto is er eigenlijk te gast. De omgevingskenmerken en de gepaste inrichting moeten die trage snelheid afdwingen. De

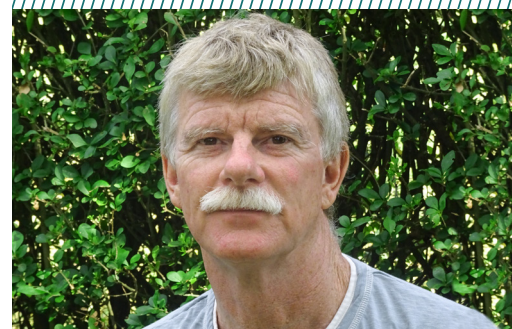
breedte van de rijweg is bijvoorbeeld cruciaal: hoe breder de straat, hoe meer de auto de fietser zal willen en kunnen inhalen. Daarom zijn fietssuggestiestroken deel van de gemengde rijloper. Ze delen de rijweg in ten voordele van de fietser.”

Waarom zijn er beter geen fiets- en zebrapaden in een zone 30?

“In een gedeelde hoffelijke trage ruimte zijn fietspaden niet logisch en zelfs niet wenselijk, want ze scheiden verkeerssoorten en geven de auto meer plaats. En dat is juist niet de bedoeling. Gemengd verkeer en fietssuggestiestroken zijn de regel. Zebrapaden beperken dan weer de bewegingsvrijheid van de voetganger: 30 m voor en na het zebrapad mag een voetganger niet oversteken. Zebrapaden gebruik je dus best alleen waar er een concentratie van voetgangers in tijd en ruimte is.”

Heb je nog tips voor lokale overheden?

“Neem weloverwogen, moedige beslissingen. Laat je daarvoor goed informeren en volg niet zomaar wat men in de straat zegt. Maak aaneensluitende, logische en grote



Piet Minten, expert duurzame mobiliteit en landschapsarchitect-verkeerskundige: “In een zone 30 moeten de omgevingskenmerken en een gepaste inrichting een lage snelheid afdwingen.”

zone 30-gebieden en geen plaatselijke oplossingen. Zorg ook voor een goed ruimtelijk inrichtingsplan en spreek daarvoor ruimtelijke ontwerpers aan zoals landschapsarchitecten, stedenbouwkundigen of ruimtelijke verkeerskundigen. Plant grote bomen en geef veel ruimte voor wortelgroei, ook al gaat dat ten koste van parkeerplaatsen. Bomen doorbreken vaak het rechtlijnige straatbeeld, waardoor automobilisten automatisch hun snelheid aanpassen, en ze milderden het klimaat.”



PIET MINTEN

Gepaste materialen maken een zone 30 meteen herkenbaar en dwingen automatisch een lagere snelheid af.

Uitbreiding zone 30 geeft in Turnhout duidelijkheid aan autobestuurders

Een jaar geleden voerde Turnhout in haar stadscentrum een zone 30 in. Daardoor werden een aantal bestaande zones 30 verbonden tot een groter geheel. “De argumenten voor die keuze gelden vandaag nog altijd: een lagere snelheid zorgt voor schonere lucht, een leefbaardere stad en minder verkeersslachtoffers. Bovendien zit er nu opnieuw logica in het snelheidsbeleid.” Dat zeggen schepen Marc Boogers en mobiliteitsconsulent Maarten Baeyens.

In de loop der jaren waren heel wat zones 30 in Turnhout ontstaan, zowel binnen als buiten de ring. Maar omdat die zijn ingevoerd op wijkniveau, waren ze sterk gefragmenteerd. “De omvorming van het hele winkelgebied tot één zone 30 was een logische keuze”, zegt mobiliteitsconsulent Marc Boogers. “Je kan er nu rustig kuieren, én voetgangers en fietsers voelen zich veiliger. Vooral daar wilden we iets aan doen, want uit de stadsmonitor van 2014 bleek dat slechts 4 op de 10 fietsers zich veilig voelde. Dat is lager dan het gemiddelde in de Vlaamse centrumsteden: 5,3 op 10. We namen deze beslissing uiteraard ook om Turnhout nog meer te promoten als fietsstad. Een snelheid van 30 km/u heeft alleen maar voordelen: de remafstand voor wagens wordt korter en de kans op aanrijdingen vermindert. Maar ook het milieuaspect was belangrijk voor ons. Bij een lagere snelheid is er minder uitstoot én minder lawaai.”

Een logisch snelheidsregime

“Dankzij de uitbreiding van de zone 30 hebben we het algemene snelheidsregime opnieuw logisch gemaakt”, zegt Maarten Baeyens, mobiliteitsconsulent in Turnhout. “Door de algemene snelheidsverlaging op gewestwegen naar 70 km/u is in veel gemeenten het verschil in snelheid tussen woonstraten (met vaak 50 km/u) en gewestwegen niet meer zo groot. Een zone 30 brengt daar opnieuw logica in: een lage, veilige snelheid in woonstraten (30 of 20 km/u), 50 km/u op gemeente- of gewestwegen met een ontsluitende functie én fietspaden, en 70 km/u op gewestwegen met een verbindende functie.”



Via ludieke reclameborden maakt Turnhout mensen bewust dat ze een zone 30 betreden. Bij de lancering organiseerde de stad een wedstrijd die veel pers aandacht trok. Zo werden ook veel niet-inwoners op de hoogte gebracht.

Het is de ambitie van het huidige bestuur om in alle woonstraten van Turnhout, met uitzondering van de invalswegen, een zone 30 in te voeren. “Aan onze collega’s kunnen wij alleen maar aanraden om meteen een zone 30 in te voeren voor alle woonstraten op het hele grondgebied”, geeft mobiliteitsconsulent Maarten Baeyens nog mee. “Dat is duidelijk voor de autobestuurders en het maakt de communicatie eenvoudiger. Tegelijk kan je dan meteen op de juiste plaatsen investeren in snelheidsremmende maatregelen. Doen, dus!”

Maarten Baeyens is een van de sprekers op de studiedag van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde over zones 30 (26 november, Antwerpen). Schrijf je in op www.vsv.be.

De voordelen van een zone 30

Hoe lager de snelheid ...

- hoe korter de remafstand;
- hoe groter het gezichtsveld;
- hoe hoger de overlevingskans bij een aanrijding;
- hoe hoger het veiligheidsgevoel;
- hoe lager het verbruik en de uitstoot van schadelijke gassen;
- hoe minder geluidsoverlast.

Hoe populair is de zone 30?

Enkele jaren geleden onderzocht studie bureau Timenco (nu Tridée) het zone 30-beleid in middelgrote steden en gemeenten in Vlaanderen. Enkele opvallende conclusies.

Meer info: fietsberaad.be/documenten/onderzoek-zone-30-beleid-in-vlaamse-steden-en-gemeenten/

- Er is een duidelijke trend naar meer en grotere zone 30-gebieden.
- Verkeersveiligheid en veiligheid rond schoolomgevingen waren vroeger de motivatie voor de invoering van een zone 30. Vandaag is leefbaarheid steeds vaker het argument.
- De vraag naar meer zones 30 komt steeds vaker van bewoners en handelaars.
- 50 à 80% van de wegen met een zone 30 binnen de bebouwde kom ligt in centra. Slechts 5 à 10% ligt in dorpen en woonwijken.
- De meeste steden en gemeenten gebruiken standaardmaatregelen zoals signalisatie, poorteffecten, versmallingen, drempels en plateaus. Bij nieuwe ontwikkelingen worden vaak direct smalle profielen gebruikt.

Zuiderse straat van de zintuigen in Genk

Al slenterend zien, proeven, horen, ruiken en voelen. Daar nodigt de Vennestraat in Genk je toe uit. Zes jaren geleden werd deze winkelwandelstraat heringericht tot een beleevingszone. Sinds die make-over is de straat een inspirerend voorbeeld tot ver buiten Genk.

De Vennestraat ligt vlakbij de vroegere steenkoolmijn en is de slagader van Genk met restaurants, cafés, gespecialiseerde winkeltjes en galerijen. “De straat was vroeger het kloppend hart van de wijk. Maar door de sluiting van de mijn van Winterslag raakte de straat in verval en kwam er leegstand en verloedering”, zegt mobiliteitsambtenaar Herman Grossard. “De stad zag in dat er maatregelen nodig waren om de mijnsite en de winkelstraat terug op de kaart te zetten. Eerst hebben we C-mine ontwikkeld als nieuwe publiekstrekker. Daarna volgde de herinrichting van de Vennestraat. Tegelijkertijd bedachten onze collega’s van de dienst Economie een concept om de leegstand op te krikken: ‘de straat van de zintuigen’. Door subsidies uit te reiken, slaagde de stad erin om horecazaken, gespecialiseerde voedingswinkels en kunstateliers aan te trekken. De zintuigelijke beleving staat nu centraal in de straat door de combinatie van gespecialiseerde horeca en winkeltjes uit alle hoeken van de wereld en een aangename herinrichting. De Vennestraat heeft vandaag een unieke multiculturele identiteit en roept een zuiderse sfeer op die uitnodigt om te flaneren en te slenteren.”

Spelen met kleuren, patronen en formaten

De Vennestraat lag al in een zone 30, maar is heringericht met brede terrassen, groen, waterpartijen, sfeerverlichting en aangepast

straatmeubilair. De wegverharding is overal in beton, maar er werd gespeeld met klinkerformaten, afwerkingsmateriaal en legpatronen. Kleuren maken de verschillende straatzones duidelijk en versterken het esplanadegevoel: grijs voor de rijweg, blauwzwart voor de parkeerstroken, lichtgrijs voor de voetpaden en de fietsuggestiestrook. De extra brede voetpaden zorgen voor een pleineffect. Er zijn ook bankjes om uit te rusten en er is een vleugje groen tussen de rijweg en het voetpad.

Uitbreidingsplannen

Gelijktijdig met de inrichting van de straat heeft Genk de omgeving ook ruimtelijk aangepakt. Mobiliteitsambtenaar Herman Grossard: “We hebben een compact, stedelijk plein gecreëerd dat dient als poort tot de Vennestraat en tegelijk aansluit bij C-mine. De vormgeving van het plein speelt handig in op het bestaande niveauverschil. Het nieuwe woon- en winkelcomplex aan het plein maakt de verbinding naar C-mine en dient als extra parking voor 1.200 voertuigen. We onderzoeken nu ook of de verbinding tussen de Vennestraat en de N76 ingericht kan worden als voetgangerszone. Daar zijn nu al restaurants en een parkje, en wordt elke week een markt georganiseerd. Door die straat verkeersvrij en groener te maken, willen we de lokale horeca stimuleren en de tunnelconnectie met het natuurgebied Stiemerbeekvallei bevorderen.”



STAD GENK

In de Vennestraat wordt elk jaar het volksfeest ‘Vollenbak Vennestraat’ georganiseerd. De handelaars, de stad Genk en tal van creatievelingen creëren in de zomerweekends een zuiderse beleving met gezellige terrasjes, straattheater, concertjes, multiculturele hoogstandjes en kinderanimatie.



JERRY DE BRIE

Herman Grossard, mobiliteitsambtenaar Genk: “Een compact plein dient als poort tot de Vennestraat en C-mine. De trappen werken het niveauverschil weg.”



JERRY DE BRIE

Bankjes, groen en decoratieve golvende elementen creëren een gezellige, zuiderse sfeer in de Genkse Vennestraat.



JERRY DE BRIE

Fietsberaad pleit voor gemengd verkeer in Mix-wijken

In haar rapport 'Fix The Mix' (2018) schetst Fietsberaad Vlaanderen de voordelen van Mix-wijken.

Fietsberaad pleit voor meer Mix-wijken in Vlaanderen. Dat zijn veilige, gezonde en sociale wijken binnen de bebouwde kom waar je fijn kan fietsen zonder fietspaden. Dit kunnen zuivere woonwijken zijn, meer gemengde wijken of zelfs stadscentra of dorpskernen.

Mengen waar het kan, scheiden waar het moet

Om te bepalen of er fietspaden moeten komen, gebruikt Fietsberaad het principe 'mengen waar het kan, scheiden waar het moet'. De richtlijn is duidelijk: komen er meer dan 3.500 auto's voorbij per etmaal, leg dan een fietspad aan. Zeker op hoofdwegen is dat de juiste keuze. Maar in woonbuurten is het

beter om de verkeerscirculatie te herbekijken en minder en veiliger verkeer stimuleren, bijvoorbeeld door zwaar verkeer en bussen te weren. Zo kan je gemengd verkeer toch realiseren in een zone 30.

Kuieren in Brugge

Een mooie toepassing van het Mix-principe is de Geldmuntstraat in Brugge. Brugge trok bij de herinrichting van deze winkelwandelstraat resoluut de kaart van gemengd verkeer. Het ontwerp van de straat nodigt uit tot fietsen en wandelen, én stimuleert trager verkeer. De parkeerplaatsen zijn verdwenen om het wandel- en fietscomfort te verhogen. Daarnaast is de verkeersintensiteit verlaagd aangezien er geen parkeerzoekverkeer meer is.



STEFAN DEWICKERE

De Geldmuntstraat in Brugge nodigt uit tot wandelen en fietsen. Auto's rijden er daardoor vanzelf traag.

Raadpleeg het rapport op www.fietsberaad.be (Fietsbeleid en -monitoring > Fietsbeleid).

Meer info over de Geldmuntstraat vind je op <https://fietsberaad.be/praktijk/geldmuntstraat-brugge-een-mix-straat-als-toonvoorbeld-voor-een-uniforme-uitvoering-van-gemengd-verkeer-binnen-zone-30-wijk/>.

15 fietstelpunten voor een gericht fietsbeleid

In september komt er in Tienen een 15de fietstelpunt bij van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Dan heeft elke provincie 3 Vlaamse fietstelpunten die permanent metingen doen. Met die informatie wil de Vlaamse overheid een slimmer en accurater fietsbeleid uitbouwen. De gegevens worden ook als open data ter beschikking gesteld van de lokale overheden. De 15 locaties werden geselecteerd door AWV, in samenspraak met Fietsberaad Vlaanderen, de provincies, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en de Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten (VVSG).

Laat inwoners meedenken bij mobiliteitsvraagstukken met LaMA

Wil je aan de slag gaan rond een mobiliteitsvraagstuk in je gemeente? Dan gebruik je best de LaMA-methodiek. LaMA staat voor Laboratoria Mobile Alternatieven. Het is een uitgewerkte en geteste methode om met lokale mensen nieuwe oplossingen te bedenken voor vastgeroeste problemen. De oplossingen die uit de bus vallen, kan je met LaMa ook testen, evalueren en bijsturen. Schrijf je in voor de LaMA-academie en leer samen met andere collega's hoe je een LaMA-traject in jouw gemeente opzet. Inschrijven kan tot 18 oktober 2019. Het aantal plaatsen is beperkt!

Meer info op www.duurzame-mobiliteit.be.

Eenvoudig aan de slag met aanvullende reglementen

Voor elke nieuwe gebods- of verbodsmaatregel moet de lokale wegbeheerder een aanvullend reglement opstellen. Over de opmaak bestaan nog heel wat onduidelijkheden. Om je te helpen met al je vragen

rond de procedurele, vormelijke en inhoudelijke aspecten van deze voorschriften plant de Vlaamse Stichting Verkeerskunde een cursus over aanvullende reglementen. De cursus zal gegeven worden in het najaar, maar de datum ligt nog niet vast.

Heb je interesse? Zet je nu al op de wachtlijst door te mailen naar administratie@vsv.be.

Agenda

september

- 16 Naar een toegankelijke gemeente (Gent)
- 16-22 Week van de mobiliteit
- 20 Naar een toegankelijke gemeente (Kermt)
- 28 Info- en trefdag decreet gemeentewegen
- 30 Naar een toegankelijke gemeente (Antwerpen)

oktober

- 3 ITS-congres
- 8 Shared mobility rocks 2019
- 9 Naar een toegankelijke gemeente (Brussel)
- 15 Dag van de Mobiliteitsprofessional
- 17 Gangmakers koplopers PLAY-Festival
- 19 - 20 Dag van de Trage Weg

november

- 5, 8 en 26 Opstellen verkeersadvies bij wegenwerken en evenementen
- 7 Klaar voor de mobiliteit van morgen
- 21 Inspiratiedag duurzame mobiliteit
- 26 Een nieuw ontwerp voor veiliger verkeer

Zie ook de agenda op www.mobielvlaanderen.be/overheden.

Mobiliteitsbrief is er ook als e-zine. Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. Je kunt voor de papieren en/of digitale versie gratis in- en uitschrijven via www.mobielvlaanderen.be/overheden ('Publicaties' – 'Mobiliteitsbrief'). Op deze website vind je ook alle Mobiliteitsbrieven terug en meer informatie over het lokaal mobiliteitsbeleid. Voor suggesties en vragen over deze publicatie of je abonnement kun je mailen naar info@mobiliteitsbrief.be.