



Uitnodiging

Hiermee nodigen wij je uit naar de bijeenkomst van onze werkgroepen Mobiliteit en Trage wegen. Die vindt plaats op donderdag **23 mei om 20 u in het Parochiesecretariaat** (Hansbekedorp 30A)

Waarom?

Schepen voor mobiliteit Bart Van Thuyne las in het Memorandum van Hansbeke dat er een vraag is tot herziening zone 30. Volgens hem werd die zone 30 ingevoerd conform de richtlijnen van de minister om de bebouwde kom zone 30 te maken.

Stad Deinze ziet nu dat dit niet overal de juiste beslissing is en is momenteel info aan het verzamelen om deze zone 30 aan te passen. Hij vraagt of wij voor Hansbeke doorgeven welke aanpassingen wij voorstellen.

Waarom besliste Deinze een zone 30 in te voeren?

Op de gemeenteraad van 27 januari 2022 werd een grondige hertekening van de snelheidszones in Deinze goedgekeurd. Concreet wordt de zone 30 in Deinze sterk uitgebreid binnen de bebouwde kom. Deze beslissing moet de verkeersveiligheid, de veiligheid van de zachte weggebruiker en de verkeersleefbaarheid ten goede komen.

Uit bevragingen bij de Deinzenaars bleek al vaker dat overdreven snelheid in het verkeer als één van de grootste problemen wordt ervaren. Het stadsbestuur heeft het volledige grondgebied onder de loep genomen en een grondige verandering van het snelheidsbeleid uitgetekend.

Het centrale principe van deze hertekening is meer dan ooit de veiligheid van de zachte weggebruiker. Uit onderzoek is namelijk gebleken dat zowel de ernst van de verwondingen bij een eventuele aanrijding als de kans op een aanrijding in de eerste plaats significant kleiner is bij een zone 30. Er wordt m.a.w. aan iedereen gevraagd om zijn snelheid te matigen en iets trager te rijden om de veiligheid voor alle weggebruikers.

Concreet werd dit principe vertaald in de volgende uitgangspunten:

- In straten gelegen in verblijfsgebied (straten waar het verblijven van de mens centraal staat, zoals bvb. woonwijken) wordt op gemeentewegen binnen bebouwde kom standaard gekozen voor een snelheidsregime van 30km/u.
- In straten gelegen in verkeersgebied (een gebied waar de doorstroming van de weggebruiker het uitgangspunt vormt), wordt op gemeentewegen binnen bebouwde kom een snelheidsregime van 30km/u ingevoerd in die straten waar geen veilige, kwalitatieve (dus verhoogd aanliggende of vrijliggende) fietspaden aanwezig zijn. Zijn deze wel aanwezig, zal een snelheidsregime van 50km/u aangehouden worden.
- Op gewestwegen binnen bebouwde kom wordt, waar geen veilige, kwalitatieve (dus verhoogd aanliggende of vrijliggende) fietspaden aanwezig zijn, het snelheidsregime verlaagd met 20km/u.

Aanduiding zones

In een zone blijft de snelheid altijd gelijk. Elke zone wordt aangeduid met een opvallend verkeersbord: een groot wit rechthoekig bord met de vermelding 'zone' en de geldige snelheidsbeperking. De zonale borden staan enkel aan het begin en het einde van de snelheidszone. Ze moeten, in tegenstelling tot gewone snelheidsborden, niet herhaald worden aan elk kruispunt.

KAART VAN HANSBEKE MET DE SNELHEIDSZONES

LEGENDE

Straten (of gedeelten van straten)

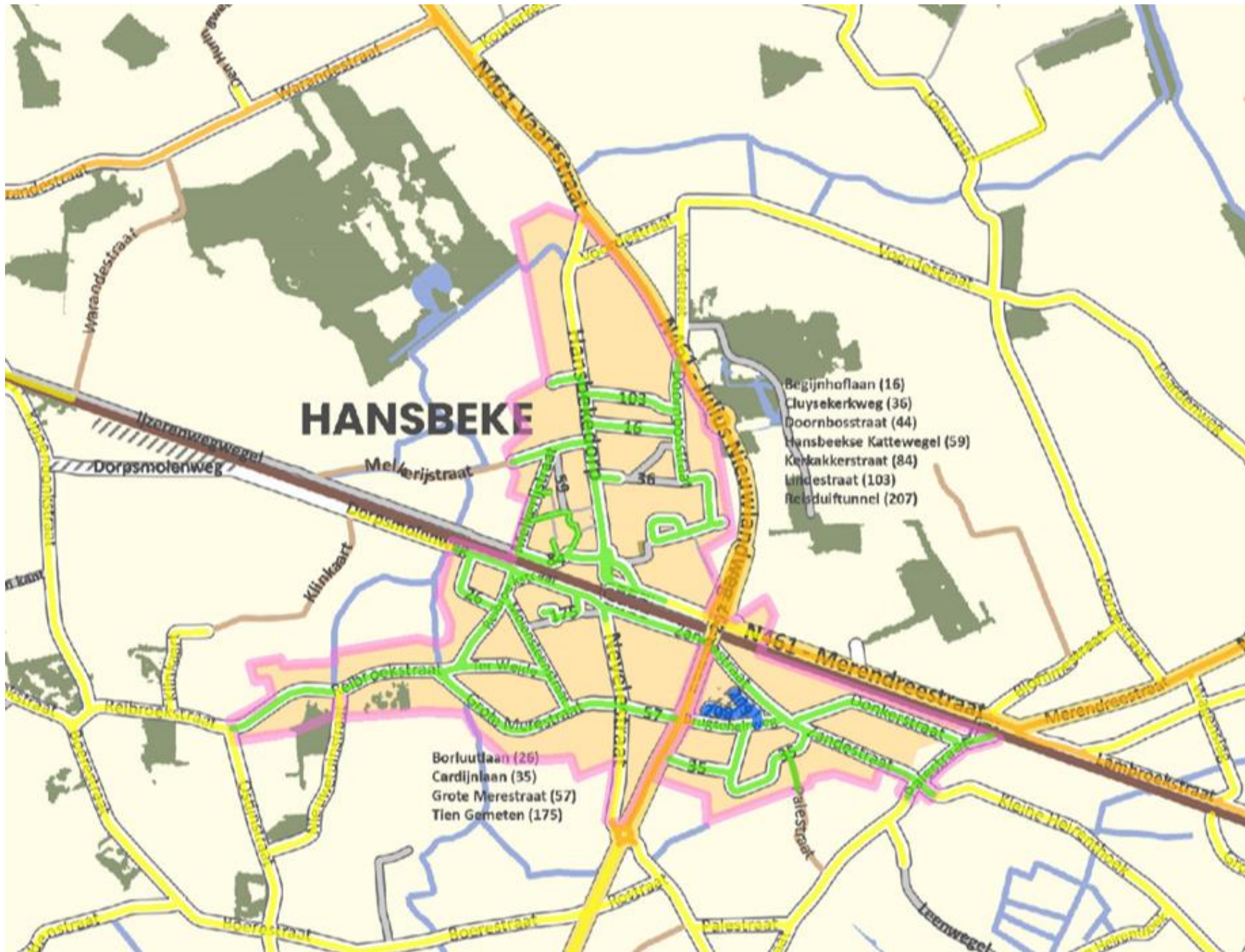
groen: 30 km/u

geel: 50 km/u

oranje: 70 km/u

Bebouwde kom: **lichtpaars**

(Bron: <https://www.deinze.be/snelheidszones>)



Kritiek:

-

1. Maximum 70, 50, 30,... fietsstraten... wie kan dit nog volgen?
2. Zone 30 is om de gemeentekas te spijzen.
3. Slechts 1 op 4 houdt zich er aan.
4. Waarom is eigenlijk overgegaan tot een zone 30? Waren er vragen of klachten van de bewoners over ongewenst snelheidsgedrag?
5. Hansbeekse buurtbewoners, weggebruikers, handelaars werden niet echt betrokken bij de invoering van de zone 30.
6. Een buurtaanpak en communicatie over de verkeerssituatie en de leesbaarheid van de situatie op de weg zijn toch essentieel?

+

1. Signalisatie alleen is niet genoeg om een goede Zone 30 te maken
2. Creatie van een “zelf verklarend wegbeeld” is nodig: versmallen van wegen, het aanbieden van één rijstrook voor beide rijrichtingen, het gebruik van klinkerbestrating in plaats van asfalt.
3. Herkenbare “toegangspoorten” zijn nodig bij het betreden of binnenrijden van een zone 30, bv met een boom links en rechts van de weg.
4. Meer afgescheiden fiets- en voetgangerspaden zijn nodig.
5. Handhaving, meer politietoezicht zijn nodig.
6. Is er een monitoring? Via snelheidsmetingen? Via een ongevallenstatistiek?