



Afrit 12 Dorpsraad Hansbeke  
Secretariaat: Doornbosstraat 2A - 9850 Deinze  
M: 0478 362 165  
[info@afrit12hansbeke.be](mailto:info@afrit12hansbeke.be)

[www.afrit12hansbeke.be](http://www.afrit12hansbeke.be) 

[afrit12hansbeke](https://www.facebook.com/afrit12hansbeke) 

Aan het College van Burgemeester en schepenen  
Brielstraat 2  
9800 DEINZE

Hansbeke, 28 mei 2024

### **BETREFT: Zone 30 – Bebouwde kom Hansbeke – Voorstellen tot aanpassingen**

Schepen voor mobiliteit Bart Van Thuyne las in het Memorandum Hansbeke 2030 dat er een vraag is tot herziening zone 30. Volgens hem werd die zone 30 ingevoerd volgens de richtlijnen van de minister om van de bebouwde kom zone 30 te maken.

Stad Deinze zou nu inzien dat dit niet overal de juiste beslissing is en is momenteel info aan het verzamelen om de zone 30 aan te passen.

Met zijn e-mail van 13 mei 2024 heeft schepen Van Thuyne Afrit 12 dorpsraad Hansbeke gevraagd om hem door te geven welke aanpassingen wij voorstellen voor Hansbeke.

De Werkgroep Mobiliteit van Afrit 12 is samengekomen op 23 mei 2024 met als enig agendapunt te onderzoeken welke aanpassingen eventueel wenselijk zijn voor de huidige zone 30 in de Hansbeekse bebouwde kom. Alle Hansbekenaren waren uitgenodigd via facebook, Hoplr en de website van Afrit 12. Er waren 10 aanwezigen en 7 verontschuldigde waarvan sommigen hun bedenkingen schriftelijk meedeelden.

#### **Vaststellingen van de werkgroep:**

1. Vroeger was de zone 30 beperkt tot Hansbekedorp (vanaf kruispunt Begijnhoflaan tot kruispunt Merendreestraat), Begijnhoflaan, Borluutlaan, Cardijnlaan, Doornbosstraat (vanaf net voor kruispunt Lindestraat), Kerkakkerstraat, Lindestraat, Melkerijstraat en Tien Gemeten. Dit regime was geen voorwerp van discussie.
2. Stad Deinze heeft in 2022 de bebouwde kom – waar normaliter een snelheidsregime van 50km/u geldt - uitgebreid in Hansbeke. Binnen de bebouwde kom werd ook de zone 30 uitgebreid omwille van de verkeersveiligheid en -verkeersleefbaarheid. Dit gebeurde volgens de volgende criteria:
3. In verblijfsgebied waar het verblijven van de mens centraal staat, zoals bv.. Woonwijken, geldt op gemeentewegen binnen de bebouwde een snelheidsregime van 30km/u in plaats van 50km/u.
4. In verkeersgebied waar de doorstroming van de weggebruiker het uitgangspunt vormt, geldt op gemeentewegen binnen de bebouwde kom een snelheidsregime van 30km/u daar waar geen verhoogd of vrij liggend fietspad aanwezig is. Is dat er wel dan blijft het in die straat 50km/u.

5. Ongevallencijfers, verkeerstellingen, snelheidsmetingen, vragen of klachten van buurtbewoners over overdreven of te trage snelheid, worden volgens de werkgroep niet gemonitord of zijn hem niet bekend. De werkgroep weet dus niet of de invoering van zone 30 zinvol is. Wel weten we dat naar aanleiding van het opstellen van het Memorandum Hansbeke 2030 een aantal mensen kloegen over bepaalde trajecten die volgens hen ten onrechte in zone 30 lagen. Anderzijds waren er vragen over het veilig kunnen spelen door kinderen op straat in woonbuurten en werd daarom werd aandrongen op een woonerfstatuut voor bepaalde straten.
6. De verkeerscirculatie in Hansbeke is door de afschaffingen van de spoorwegovergangen in Hansbekedorp en Palestraat en het aanleggen van de Julius Nieuwlandweg zeer sterk gewijzigd. Meest opvallend zijn de vermindering van het doorgaand verkeer in Hansbekedorp, Nevelestraat, Reibroekstraat, Grote Merestraat, Brugse Heirweg en Zandestraat.
7. Een passend verkeersgedrag wordt niet bekomen door enkel en alleen het plaatsen, van verkeersborden. Een steeds wisselend snelheidsregime (30 km/u, 50km/u, 70km/u) leidt de weggebruiker voortdurend af. De technologische rijkhulpsystemen kunnen de verkeersborden niet altijd volgen wegens slecht geplaatst of onleesbaar. "Leesbare" wegen die spontaan het juiste rijgedrag creëren zijn absoluut noodzakelijk.
8. Destijds werden té brede straten aangelegd omwille van de subsidiering door de hogere overheid en zonder veel aandacht voor de zwakke weggebruiker. Vb. : Grote Merestraat, Ter Weide) Waar te brede straten zijn, moeten, waar mogelijk en verantwoord (ook omwille van beschikbare budgetten) voet- en fietspaden aangelegd worden. In afwachting kunnen fietssuggestiestroken op het wegdek aangebracht worden.
9. Schoolomgevingen vallen wettelijk onder het 30km/u-regime. Gelet op de beperkte schooldrukke in de loop van de dag en doorheen het jaar, is het aangewezen gebruik te maken van dynamische verkeersborden die niet 24u/7d een zone 30 aangeven.
10. Handhaving is slechts een punctueel instelbaar hulpmiddel wanneer foutief verkeersgedrag een halt moet worden toegeroepen. Ingrepen in de verkeersinfrastructuur verdienen de voorkeur. 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.
11. Herkenbare "toegangspoorten" zijn nodig bij het betreden of binnenrijden van een zone 30, bv met een boom links en rechts van de weg.
12. Het invoeren van een fietsstraat in een zone 30 moet zuinig gebeuren, dus enkel als het verantwoord is omwille van een hoge fietsersfrequentie. Zij moet niet ingevoerd worden in combinatie met verkeersdrempels of verkeerskussens. Deze veroorzaken een milieubelasting qua CO2 uitstoot en geluidsoverlast.

#### **Voorstellen van de werkgroep:**

1. **Inkrimping van de bebouwde kom:**
  - de verkeersborden F1b (Begin bebouwde kom) en F3b (Einde bebouwde kom) in de Reibroekstraat aan het kruispunt met de Ostijnstraat verplaatsen naar de Reibroekstraat aan het kruispunt met de Nieuwe Tuinstraat.

## **2. Inkrimping van de zone 30 :**

2.1 de verkeersborden F4a (Zone 30km/u) en F4b (Einde Zone 30 km/u) in de Reibroekstraat aan het kruispunt met de Ostijnstraat verplaatsen naar het kruispunt met Ter Weide

2.2 in Ter Weide aan het kruispunt met de Reibroekstraat de verkeersborden F4a en F4b plaatsen.

2.3 in de Molensteenstraat aan het kruispunt met de Grote Merestraat. de verkeersborden F4a (Zone 30km/u) en F4b (Einde Zone 30 km/u) plaatsen.

2.4 in de Zandestraat de verkeersborden F4a (Zone 30km/u) en F4b (Einde Zone 30 km/u) aan het kruispunt met de Palestraat verplaatsen naar het kruispunt met de Donkerstraat.

2.5 In de Cardijnlaan aan het kruispunt met de Zandestraat een verkeersbord F4a (begin zone 30km/h) plaatsen en een bord F4b (einde zone 30km/u) plaatsen om de Cardijnlaan te onderwerpen aan het 30km/u-regime.

2.6 in de Brugse Heirweg aan het kruispunt met de Zandestraat een verkeersbord F4a (begin zone 30km/h) plaatsen en een bord F4b (einde zone 30km/u) plaatsen om de Brugse Heirweg en de Cardijnlaan te onderwerpen aan het 30km/u-regime.

2.7 in de Donkerstraat aan het kruispunt met de Palestraat een verkeersbord F1b (Begin bebouwde kom) plaatsen en aan het kruispunt met de Zandestraat een verkeersbord F4a (begin zone 30km/h) plaatsen.

Deze inkrimping van de zone 30 heeft als gevolg dat de Reibroekstraat (vanaf kruispunt Ostijnstraat tot kruispunt Nieuwe Tuinstraat), de Grote Merestraat en de Zandestraat (vanaf kruispunt Palestraat tot kruispunt Donkerstraat) zone 50 worden in plaats van zone 30.

### **Verantwoording van de voorstellen:**

Zone 30 moet voorbehouden blijven voor het echte verblijfsgebied (rustige woonwijken en -buurten) en voor echt stedelijk gebied waar conflicten kunnen ontstaan tussen het gemotoriseerd verkeer en het verkeer van voetgangers en fietsers. Alleen Hansbekedorp met de school- en stationsomgeving kan misschien in deze laatste categorie ondergebracht worden. De straten die aansluiten op Hansbekedorp hebben zonder twijfel een verblijfsfunctie (Kerkakkerstraat, Melkerijstraat, Begijnhoflaan, Lindestraat). Hetzelfde geldt voor de “wijken” of “verkavelingen”: Cluysewijk, Cardijnwijk, Borluutlaan, Ter Weide.

De Reibroekstraat, de Grote Merestraat en de Zandestraat – in tegenstelling tot de andere straten met zone 30 in de bebouwde kom – hebben meer een doorstroomfunctie dan een verblijfsfunctie. De Grote Merestraat sluit bovendien aan op de Nevelestraat die eveneens een regime 50 km/u heeft. De Donkerstraat heeft alleen herkomst- en bestemmingsverkeer en kan tot de bebouwde kom gerekend worden maar heeft geen behoefte aan een zone 30-regime.

Overigens willen wij niet terugkeren naar de toestand vóór 2022 waar “bebouwde kom” gelijk stond aan “zone 50”. Zone 30 is nuttig voor een veilige en leefbare omgeving en om overtoellig autoverkeer te weren, maar wij willen die vooral spontaan gerealiseerd zien door een slimme weginfrastructuur.

### Begeleidende maatregelen:

1. De creatie van een “**zelf verklarend wegbeeld**” is nodig: het versmallen van wegen, het aanbieden van één rijstrook voor beide rijrichtingen, het gebruik van klinkerbestrating in plaats van asfalt enz. zijn nodig bij het creëren van een zone30.
2. Zeer belangrijk ook is de creatie van “**toegangspoorten**” bij het in- en uitrijden van een zone 30, met een wegversmalling voor inkomend verkeer bv. met een boom links en rechts van de weg. De weggebruiker moet zien en voelen dat hij in een ander verkeersgebied terecht komt. Meer bepaald in Hansbekedorp ter hoogte van de toegang naar de begraafplaats, aan begin en einde van de Brugse Heirweg en van de Cardijnlaan, in de Zandestraat (aan de Sint Antoniuskapel) en in de Reibroekstraat (kruispunt met Ter Weide) moet die overgang duidelijk zijn.
3. Het aanbrengen van “**wegversmallingen**”, via een proefopstelling, samen met het aanbrengen van “fietsstrookmarkering” is een must in de Grote Merestraat die nu uitnodigt om meer dan 30 km/u en meer dan 50km/u te rijden .
4. “**Zoneborden op het wegdek**” kunnen systematisch aangebracht worden.
5. Hansbekedorp en Nevelestraat mogen hun **statuut van voorrangsweg verliezen**. Dit heeft een vertragend effect op het verkeer.

### Andere maatregelen:

Sinds het afschaffen van de spoorwegovergangen in Hansbekedorp en Palestraat en het aanleggen van de Julius Nieuwlandweg moeten veel extra-kilometers afgelegd worden in Hansbeke. Alles wat kan helpen om dat extra kilometercontingent te verminderen is welkom. Wij stellen de volgende maatregelen voor in de bebouwde kom:

1. Aan het kruispunt Hansbekedorp – Merendreestraat de “haaiantanden “ op het wegdek verwijderen en een wegwijzer “Merendree” of “Doorgaand verkeer” plaatsen.

Het grote rechthoekige verkeersbord F19 (verplichting rechtdoor) in Hansbekedorp (ter hoogte van huisnr. 7) – net voorbij het kruispunt met Kerkakkerstraat-Merendreestraat mag niet verwijderd worden want dit traject blijft een éénrichtingsstraat. Wat wel mogelijk is, is een kleiner exemplaar aan te brengen met eventueel de toevoeging van een verkeersbord C3 (verboden toegang, in beide richtingen, voor iedere bestuurder) met een onderbord “uitgezonderd plaatselijk verkeer”.

Behalve als Hansbekedorp zijn statuut van voorrangsweg verliest (zie punt 5 hiervoor): Vóór het kruispunt Kerkakkerstraat- Merendreestraat (aan huis D’Haenens) aan het voorrangsbord B15 een onderbord aanbrengen voorzien bij art 67.2 van het Algemeen verkeersreglement (bord zonder nummer) om het traject van de weg aan te duiden waarop de weggebruikers voorrang hebben. Dit verkeersbord is niet te verwarren met bord D1 dat een verplichte richting aangeeft.

2. In de straat Hansbekedorp een rode strook van 40cm breed aanbrengen ter verduidelijking van de fietsstraat, eventueel vergezeld van sergeantstrepen.

3. Het opheffen van het eenrichtingsverkeer in Ter Weide en in het gedeelte van de Reibroekstraat tussen Tien Gemeten en het kruispunt met de Molensteenstraat.
4. Het afschaffen van het eenrichtingsverkeer in de Vaartstraat in het gedeelte tussen kruispunt met de Voordestraat en het kruispunt met de Julius Nieuwlandweg. Er kan – net voorbij Vaartstraat 2 (restaurant Oud gemeentehuis) - een haakse aansluiting gecreëerd worden van de Vaartstraat op de Julius Nieuwlandweg. Op die wijze moet niet alle verkeer dat vanuit Hansbekedorp de Julius Nieuwlandweg wil nemen, de zeer smalle Voordestraat gebruiken. Dit moet dan gepaard gaan met het omdraaien van het huidige éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer in de Voordestraat op het traject tussen Julius Nieuwlandweg en Hansbekedorp. Een onbekende factor is hier hoe de verkeersafwikkeling zal zijn van de geplande verkaveling in Hansbekedorp (project Huysman Bouw)

Het is zo dat er vaak nog altijd voertuigen komende van de Julius Nieuwlandweg het inrijverbod van de Voordestraat negeren, zelfs urgentievoertuigen en politiewagens, met gevaarlijke conflictsituaties aan het kruispunt Hansbekedorp-Voordestraat. Bovendien, in het gedeelte van de Vaartstraat met eenrichtingsverkeer (tussen kruispunt met de Voordestraat en het kruispunt met de Julius Nieuwlandweg) zijn er wekelijks gemiddeld een tweetal bestuurders die het verbodsteken niet opmerken of negeren en, komende van Hansbekedorp, rechtdoor rijden in de Vaartstraat met als gevolg conflictsituaties bij het oprijden van de Julius Nieuwlandweg.

Wij hopen u hiermee van dienst te zijn geweest en zijn uiteraard altijd bereid tot meer inlichtingen. Bedankt voor de gegeven inspraakans.

Met vriendelijke groeten,

Namens Afrit12 dorpsraad Hansbeke

Wouter Langeroot  
Secretaris

Carine Dierickx  
Werkgroep Mobiliteit (coach)