

01.03.23

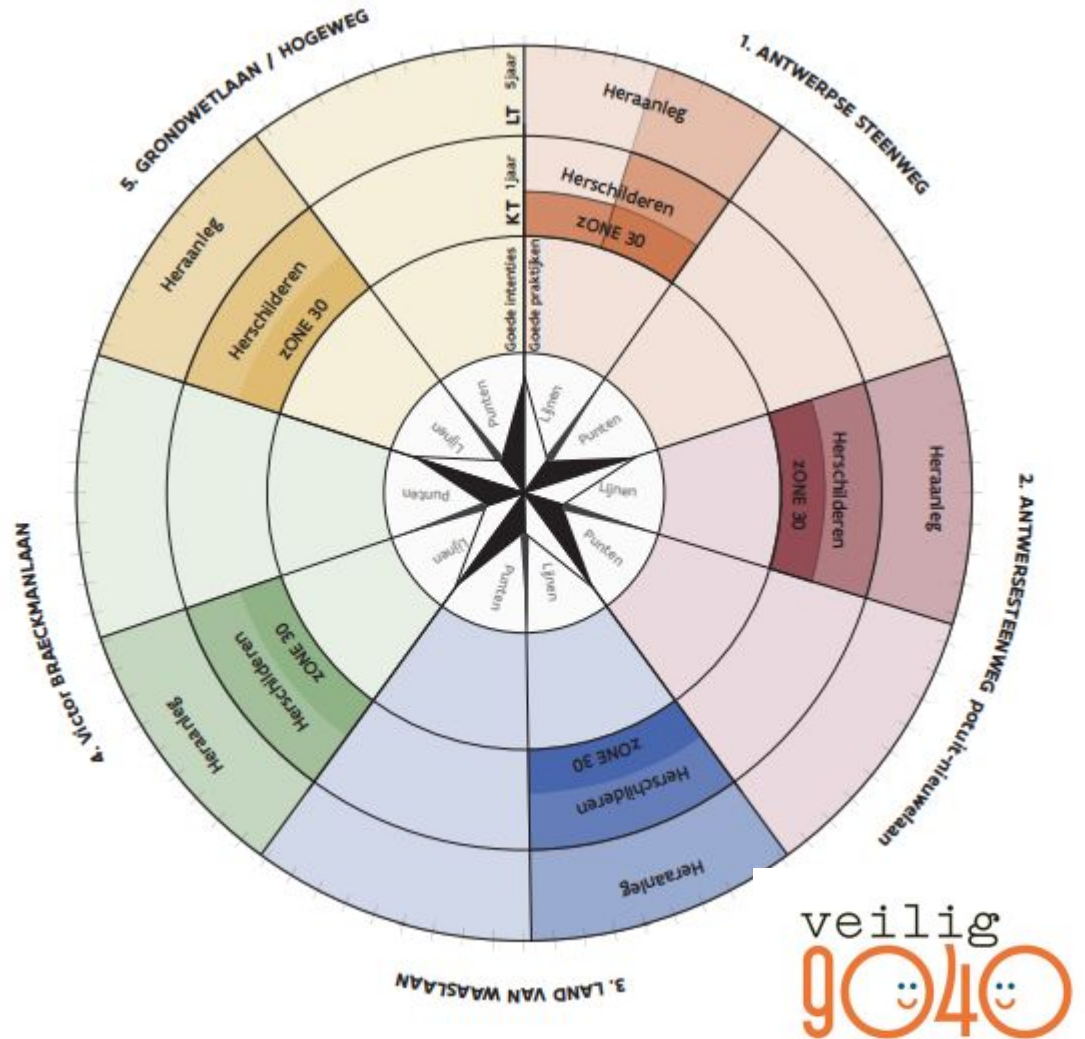
Methodiek: een kompas naar een volledig veilige wijk



Foto: Ann Sels

Het Kompas

1. **Methodiek** om met alle betrokkenen naar beslissingen toe te werken
2. **Zonale-benadering: volledige wijk**
3. **MIX** van maatregelen
4. Duidelijke **timing**
5. Terugkoppeling **communicatie** in de wijk



Veilig 9040 = zonale benadering

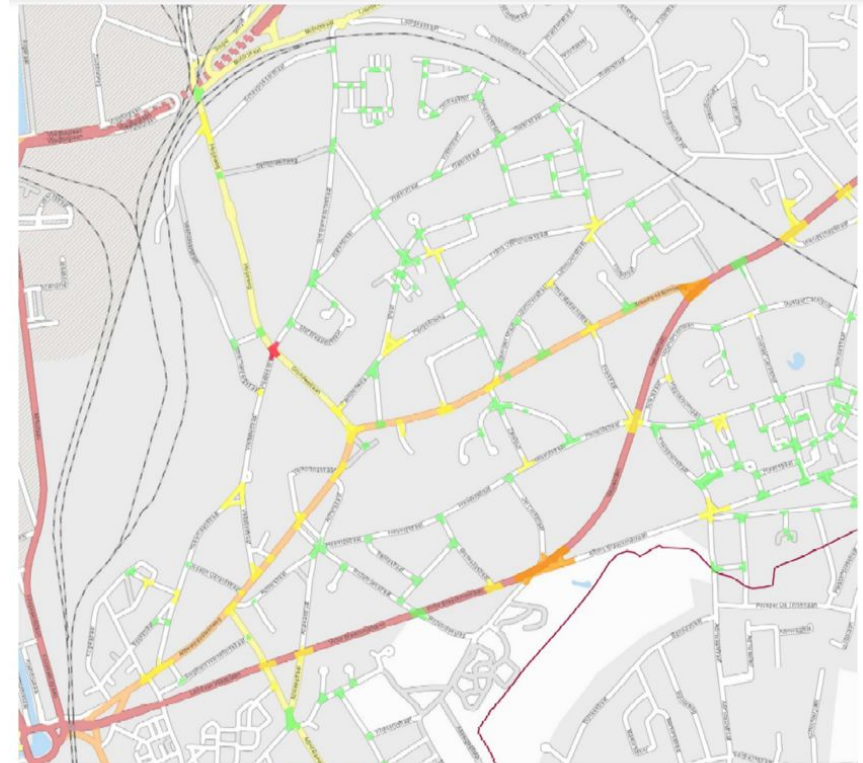
Zone 30

Veilige
oversteekpla
atsen

Afstand
auto's –
fietsers

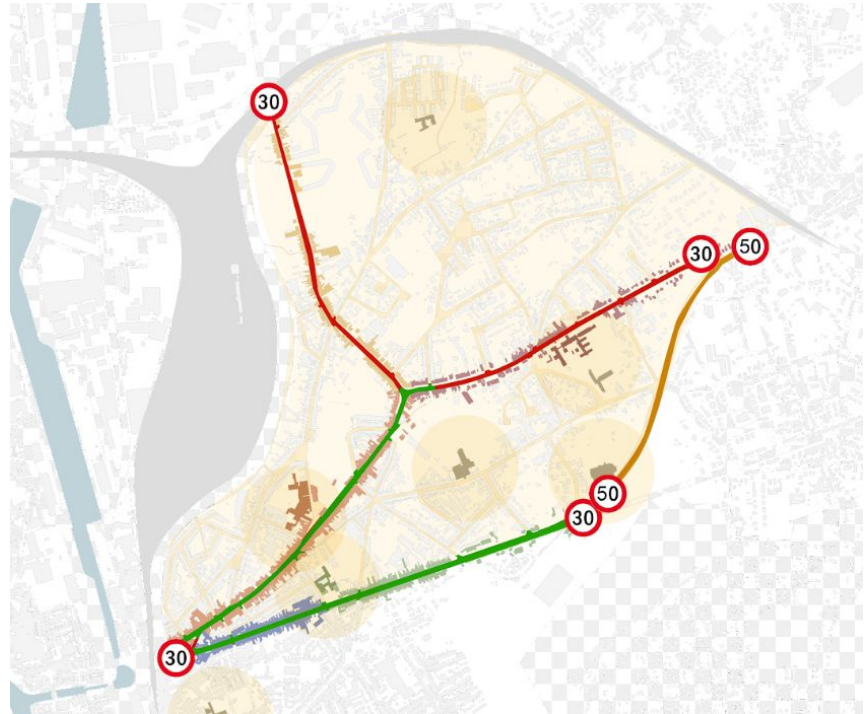
Weren van sluipverkeer en doorgaand verkeer

Noodzakelijk (slachtoffers
vermijden) en **haalbaar** (mix
van ingrepen)



Figuur 56: AVOC kaart Sint-Amandsberg 2019-2021

Eenduidige Zone 30



Hoe afdwingen? Mix van ingrepen Handhaving + zelfverklarend wegbeeld

ZELFVERKLAREND WEGBEELD

Een zelfverklarend wegbeeld creëren met een weginrichting aangepast aan het snelheidsregime is belangrijk: het zorgt ervoor dat een snelheidslimiet als geloofwaardig en natuurlijk wordt ervaren. Een snelheidsbord als eerste, snelle ingreep helpt alvast om de referentiesnelheid (de maximumsnelheid waarnaar de weggebruikers zich richten) naar beneden te halen en dat is een goede zaak. Maar wanneer het wegbeeld niet wordt aangepast, is de gemiddelde weggebruiker de aangegeven snelheid mogelijk al snel weer vergeten.

Hieronder enkele manieren om een 30 km/u-weg of zone zelfverklarend in te richten:

- **Natuurlijke snelheidsafbouw (poorteffect)**

Aan het begin en het einde van de 30 km/u-weg of zone zijn poorteffecten aanbevolen. Een goed poorteffect bestaat door een combinatie van horizontale en verticale ontwerpelementen die duidelijk maken dat de weggebruiker zich in een nieuwe omgeving bevindt en zijn gedrag daar moet aanpassen. Bijvoorbeeld: een andere wegverharding, een plaatselijke wegversmalling, een verhoogde inrichting, asverschuingen, meer groenvoorzieningen en/of een doorlopend trottoir.

- **Ruimte voor actieve weggebruikers**

De ruimte voor de actieve weggebruikers moet veilig, ruim en aantrekkelijk zijn om te verblijven, te wandelen en te fietsen. Er moet ook ingezet worden op een maximale zichtbaarheid van de actieve weggebruikers (onderling en ten opzichte van gemotoriseerd verkeer). Bijvoorbeeld: ruime, obstakelvrije trottoirs met straatmeubilair en groenvoorzieningen op gepaste locaties, inruilen en elders groeperen van parkeerplaatsen (om meer ruimte te creëren voor actieve weggebruikers).

- **Traag, lokaal verkeer**

Idealiter wordt gemotoriseerd verkeer beperkt tot bestemmingsverkeer en wordt zwaar verkeer geweerd bij het mengen met de actieve weggebruikers. Daarvoor kan het nodig zijn om actief de verkeersstromen te sturen² [1]. Om traag verkeer aan te moedigen, zijn vaak ruimtelijke ingrepen nodig doorheen de zone. Bijvoorbeeld: doorbreken van de (visuele) rechtlijnigheid van de weg en het versmallen van het wegbeeld.

Bron: afwegingskader 30 km/u op gewestwegen binnen de bebouwde kom

https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1649234167/MOW_47475_Bro_Verkeersveilig_30kmU_Afwegingskader_v004_okc6yu.pdf

1. Poorten

- **Natuurlijke snelheidsafbouw (poorteffect)**

Aan het begin en het einde van de 30 km/u-weg of zone zijn poorteffecten aanbevolen. Een goed poorteffect bestaat door een combinatie van horizontale en verticale ontwerpelementen die duidelijk maken dat de weggebruiker zich in een nieuwe omgeving bevindt en zijn gedrag daar moet aanpassen. Bijvoorbeeld: een andere wegverharding, een plaatselijke wegversmalling, een verhoogde inrichting, asverschuivingen, meer groenvoorzieningen en/of een doorlopend trottoir.

Bron: afwegingskader 30 km/u op gewestwegen binnen de bebouwde kom

https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1649234167/MOW_47475_Bro_Verkeersveilig_30kmU_Afwegingskader_v004_okc6yu.pdf

4 poorten

Mogelijke maatregelen:

- Asverschuiving
- Aangepaste wegverharding
- Groeninrichting
- Verhoogde inrichting



2. Ruimte voor actieve weggebruiker

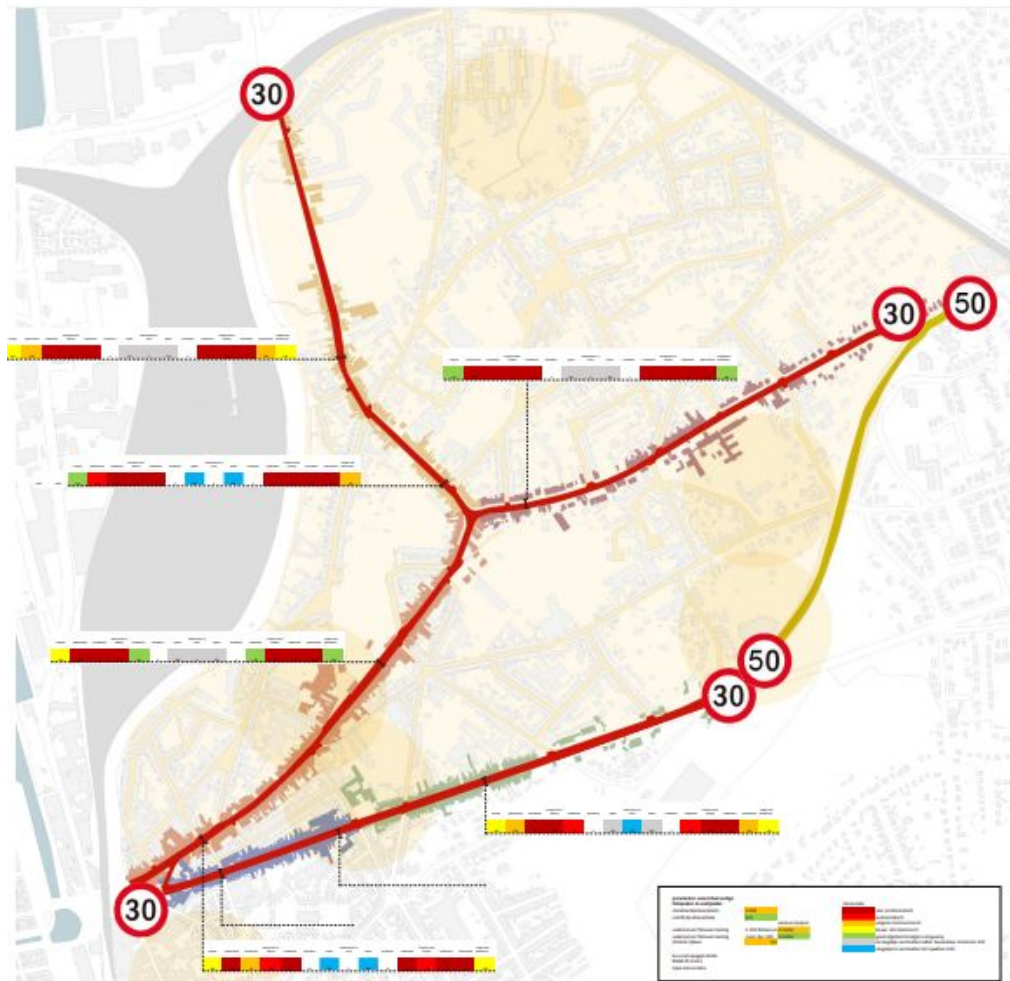
- **Ruimte voor actieve weggebruikers**

De ruimte voor de actieve weggebruikers moet veilig, ruim en aantrekkelijk zijn om te verblijven, te wandelen en te fietsen. Er moet ook ingezet worden op een maximale zichtbaarheid van de actieve weggebruikers (onderling en ten opzichte van gemotoriseerd verkeer). Bijvoorbeeld: ruime, obstakelvrije trottoirs met straatmeubilair en groenvoorzieningen op gepaste locaties, inruilen en elders groeperen van parkeerplaatsen (om meer ruimte te creëren voor actieve weggebruikers).

Bron: afwegingskader 30 km/u op gewestwegen binnen de bebouwde kom

https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1649234167/MOW_47475_Bro_Verkeersveilig_30kmU_Afwegingskader_v004_okc6yu.pdf

steekproef



Ruimte voor actieve weggebruikers: steekproef



parameters minimumnormen	
P auto	2m
P bestelwagens/ SUV	2m50
voetpaden	1m80
vad. fiets. <250	2 meter
vad. fiets. >250	3 meter
schrikstrook	0,5 meter
bus met spiegels 3m05	3m10

	zeer problematisch
	problematisch
	volgens minimumnorm
	boven minimumnorm
	goed afgestemd volgens omgeving
	minimum 310
	meer dan 310

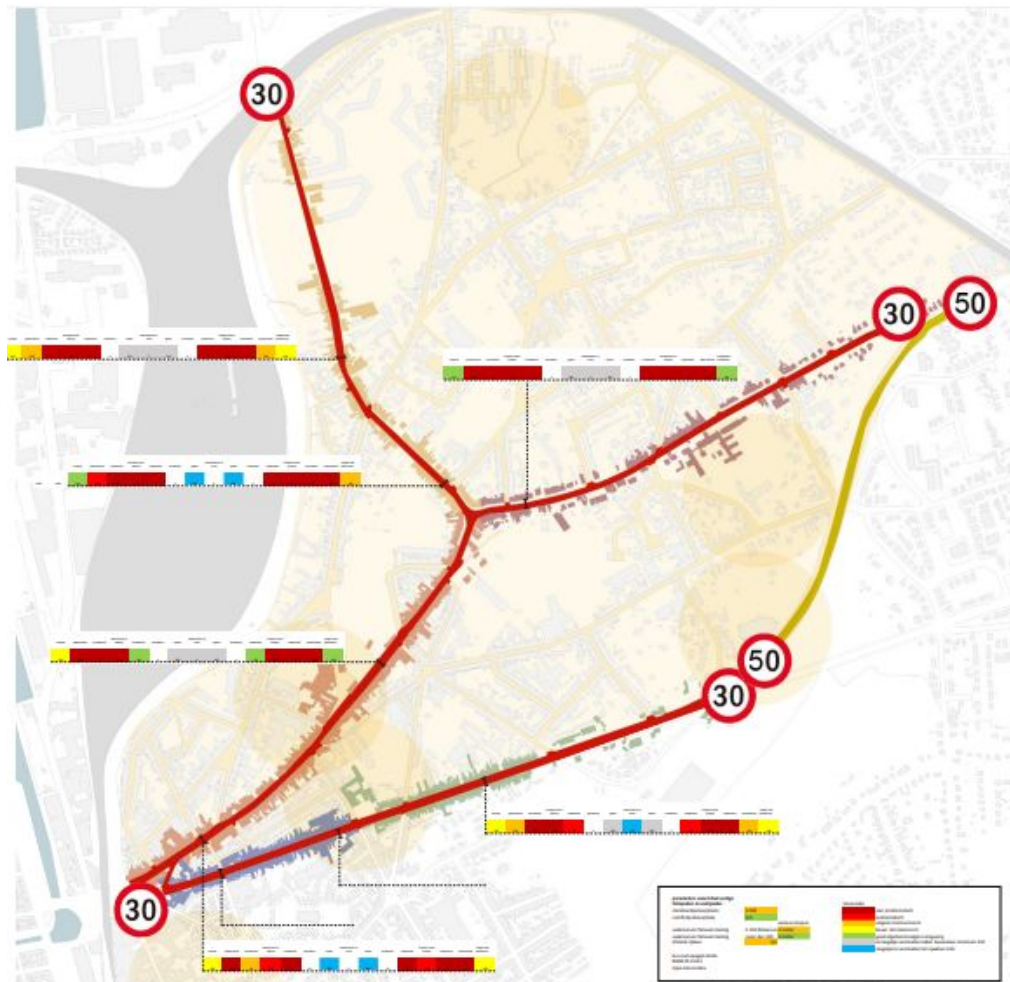
Ruimte voor actieve weggebruikers: steekproef

		voetpad	parkeers trook	schrikstr ook	fietspad (inclus strepen)	schrikstr ook	rijbaan	middens trook- en -berm	rijbaan	schrikstr ook	fietspad (inclus strepen)	schrikstr ook	parkeers trook	voetpad kant huisnummer
1	A138	195	210	45	175	0	335	0	335	0	175	0	0	195
2	A420	190	230	0	100	130	295	0	295	135	100	0	220	230
3	A642	210	200	10	110	0	300	0	300	0	110	10	200	228
4	G30	310	245	10	110	0	344	0	344	0	117	10	220	180
5	H193	195	250	0	130	0	310	0	310	0	128	0	250	195
6	VBxH	195	250	0	100	40	260	310	260	40	100	0	250	195

Ruimte voor actieve weggebruikers: steekproef

		fietspad	schrikstrook	baanvak			schrikstrook	fietspad
7	LvW 34 Pilo- E. van Arenberg	100	120	720			80	100
8	LvW 164 Schoolstraat x FOS	100		280	295	280		100

steekproef



Ruimte voor fietsers: ervaring



Ruimte voor fietsers

2,00 meter meten...

Audi Q7	5,05	1,96
BMW X5	4,88	1,93
Ford Edge	4,80	1,92
Ford Fiesta	4,06	1,72
Ford Focus	4,35	1,82
Ford Mondeo	4,86	1,85
Hyundai Santa Fe	4,70	1,88
Land Rover Discovery 5	4,97	2,00
Mercedes GL-Klasse	5,05	1,98
Opel Astra	4,70	1,80
Opel Corsa	4,02	1,74
Volkswagen Golf	4,25	1,79
Volkswagen Touareg	4,80	1,94

bron: autowereld

Ruimte voor fietsers: mix van maatregelen KT/MT

	snellheid	autorijvakken versmallen (verf)	Autoparkeerplaatsen schrappen	fietsinfrastructuur (KT verf/ MT heraanleg)
A138	30km/u			
A420	30km/u			
A642	30km/u			
G30	30km/u			
H193	30km/u			
VBxH	30km/u			fietsnelweg
LvW34	30 km/u			fietsnelweg
LvW 164	30 km/u			fietsnelweg

Ruimte voor voetgangers: oversteekplaatsen en -zones



scholen



urgente
oversteek
plaatsen



oversteekplaatsen en -zones: mix van maatregelen

	bestrating	verf	verkeerslichten	signalisatie	verlichting
X A'psesteenweg 1					
X A'psesteenweg 2					
X Land Van Waaslaan					
X V Braeckmanlaan					
X Grondwl./Hogeweg					

3. Doorgaand verkeer mijden + rechtlijnigheid breken en versmallen

- **Traag, lokaal verkeer**

Idealiter wordt gemotoriseerd verkeer beperkt tot bestemmingsverkeer en wordt zwaar verkeer geweerd bij het mengen met de actieve weggebruikers. Daarvoor kan het nodig zijn om actief de verkeersstromen te sturen² [1]. Om traag verkeer aan te moedigen, zijn vaak ruimtelijke ingrepen nodig doorheen de zone. Bijvoorbeeld: doorbreken van de (visuele) rechtlijnigheid van de weg en het versmallen van het wegbeeld.

Bron: afwegingskader 30 km/u op gewestwegen binnen de bebouwde kom

https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1649234167/MOW_47475_Bro_Verkeersveilig_30kmU_Afwegingskader_v004_okc6yu.pdf

3. breken van rechtlijnigheid en versmallen wegbeeld



Arcadis, Leopold 1 laan Brugge
<https://www.brugge.be/een-wijkmobiliteitsplan-voor-christus-koning>



3. Traag, lokaal verkeer

	bepanting	asverschuiving	snelheidsremmers bv ribbels , verhoging	Weren doorgaand verkeer
X A'psesteenweg 1				
X A'psesteenweg 2				
X Land Van Waaslaan				
X V Braeckmanlaan				
X Grondwl./Hogeweg				

