



---

**2022\_CBS\_02619 Intentieverklaring 'coalitie van 30' voor het invoeren van een zone 30 - Goedkeuring**

**Beslissing:** Goedgekeurd in besloten vergadering van 10 maart 2022

**Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:**

de heer Mathias De Clercq, burgemeester-voorzitter  
de heer Filip Watteeuw, schepenen; mevrouw Sofie Bracke, schepenen; mevrouw Elke Decruynaere, schepenen; mevrouw Astrid De Bruycker, schepenen; de heer Sami Souguir, schepenen; mevrouw Tine Heyse, schepenen; mevrouw Isabelle Heyndrickx, schepenen; de heer Bram Van Braeckvelt, schepenen; mevrouw Hafsa El-Bazioui, schepenen; de heer Rudy Coddens, schepenen  
mevrouw Mieke Hullebroeck, algemeen directeur; de heer Luc Kupers, adjunct-algemeendirecteur; de heer Danny Van Campenhout, adjunct-algemeendirecteur

**Bevoegd:** Filip Watteeuw

**Betrokken:** Mathias De Clercq

**Juridisch kader**

**De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:**

- Het Decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017, artikel 56, § 1.

**De beslissing wordt genomen op grond van:**

- Het Decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017, artikel 2.

**Motivering**

Stad Leuven diende in mei 2021 een fietsdeal "Veralgemening zone 30 in Vlaanderen - 30 bij gemengd verkeer binnen de bebouwde kom" in bij de Grote Versnelling. De "coalitie van 30" is een samenwerking tussen steden en gemeenten (Zwalm, Mechelen, Oostende, Beveren,...) en organisaties (VIAS, Fietsersbond,...). Het heeft als doel het fietsbeleid in Vlaanderen te verdiepen en te versnellen. Door zone 30 binnen de bebouwde kom maximaal in te voeren verhoogt eveneens de fietsveiligheid.

De coalitie van 30 wordt tijdelijk ondersteund door een studiebureau, VSV in het kader van de fietsdeal van de Grote Versnelling. Nadien is het aan de steden en gemeenten zelf om de continuïteit van dit forum te garanderen.

Woensdag 3 november 2021 vond de startvergadering van de coalitie van 30 plaats. De website is nog in opmaak. Van zodra deze klaar is, zal de coalitie aan groter publiek bekend gemaakt worden.

Om de coalitie van 30 te ondersteunen, wordt gevraagd om een intentieverklaring te ondertekenen. De doelstellingen van de coalitie van 30 is volledig in lijn met de snelheidsdoelstellingen van Stad Gent. We ondertekenen daarom graag de intentieverklaring

om de coalitie te versterken en onze reeds uitgebouwde kennis te delen, maar ook bij te leren van de ervaringen van andere steden en gemeenten.  
Uit de intentieverklaring volgen geen financiële engagementen.

### **Bijgevoegde bijlage(n):**

- Intentieverklaring coalitie van 30 (deel van de beslissing)

### **Beslissing**

**Beslist het volgende:**

#### **Artikel 1:**

Keurt goed de bijgevoegde intentieverklaring "coalitie van 30" voor het invoeren van een zone 30.

2022\_CBS\_02619 - Intentieverklaring 'coalitie van 30' voor het invoeren van een zone 30

# INTENTIEVERKLARING COALITIE VAN 30

Verkeersveiligheid en leefbaarheid zijn twee thema's die bovenaan de mobiliteits-beleidsagenda staan. Het invoeren van een zone 30 in de bebouwde kom is daartoe een belangrijk antwoord.

## ZONE 30 IN DE BEBOUWDE KOM IS EEN MAATREGEL DIE EEN BREDE MIX AAN VOORDELEN BIEDT

Een vermindering van de rijsnelheid kan het aantal verkeersslachtoffers drastisch verminderen. In vergelijking met 50km/u heeft de bestuurder van de wagen een breder gezichtsveld, heeft de wagen een kortere remafstand en indien er toch nog een aanrijding plaatsvindt zijn de gevolgen minder zwaar.

Maar ook de leefbaarheid wint erbij. Een verlaging van de snelheid nodigt uit tot stappen en fietsen. Een straat in de bebouwde kom is niet alleen een verkeersgebied, het is vooral een verblijfsgebied. Een snelheidsbeperking biedt mogelijkheden tot weginrichtingen met bredere voetpaden, meer groen en meer ontmoetingsmogelijkheden. Het zorgt voor minder luchtvervuiling, minder geluidsoverlast, minder sluipverkeer en bovenal meer leefkwaliteit.

## ZONE 30 IS IN OPMARS EN DAT VERDIENT VERSTERKING

Niet alleen in Vlaanderen, maar ook in de rest van België en Europa kiezen meer en meer steden en gemeenten voor zone(s) 30 in de bebouwde kom. Logisch ook. Het is een sleutel in het voorkomen van verkeersslachtoffers (*Vision Zero*, Vägverket 2006) en wordt aanbevolen door de OESO-werkgroep het Internationaal Transportforum (ITF, 2018). Verschillende landen, steden en gemeenten toonden hun engagement voor een zone 30 al in de [Stockholm Declaration](#), de [Burgemeestersconvenant](#), [De Wake-up call on road safety van het Europees Parlement](#) en [Decade of action for road safety 2021-2030](#) van de VN.

Er is dus al heel wat ervaring voorhanden, maar die ervaring is niet altijd toegankelijk ontsloten. Zone 30 succesvol uitrollen is niet in een handomdraai geregeld. Er zijn verschillende factoren die een rol spelen, verschillende elementen die in acht moeten genomen worden, basisvoorwaarden waaraan voldaan moet worden.

MET DE COALITIE VAN 30 WERKEN WE SAMEN AAN EEN VEILIGE EN LEEFBARE BEBOUWDE KOM. WE WERKEN AAN EEN GROEIEND BEWUSTZIEN VAN HET BELANG VAN ZONE 30 DAARIN. WE DELEN LESSONS LEARNED, ZOEKEN NIEUWE MOGELIJKHEDEN UIT EN ORGANISEREN ONTMOETING TUSSEN GEÏNTERESSEERDEN IN HET THEMA.

*STAD GENT ONDERSCHRIJFT DE VOORGAANDE INTENTIE EN ZAL BINNEN ZIJN/HAAR MOGELIJKHEDEN DE COALITIE VAN 30 ONDERSTEUNEN EN GEBRUIKEN ALS BRON VAN INSPIRATIE INZAKE DE ZONE 30.*

ONDERTEKEND OP [DATUM EN PLAATS]

<p>Mieke Hullebroeck Algemeen directeur Stad en OCMW Gent</p>	<p>Voor de Burgemeester bij delegatiebesluit van 3 januari 2022</p> <p>Filip Watteeuw Schepen van Mobiliteit, Publieke Ruimte en Stedenbouw</p>
---	---



