



Opschrift

Vergadering van 9 april 2024

Nummer: 2024_MV_00222

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Stijn De Roo: Infrastructuurmaatregelen Zone 30 - Wondelgem

Raadslid(-leden):

Stijn De Roo - CD&V

Bevoegd: Filip Watteeuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

In verschillende deelgemeenten en wijken worden er sinds 2018 geleidelijk aan zone 30's uitgerold.

Recent werd een deel van de Westergemstraat heraangelegd. Waar men vroeger langs beide kanten van de straat kon parkeren, werd er nu gekozen voor afwisselend parkeren langs één zijde van de straat. De asverschuiving zou daarbij een snelheidsremmend effect moeten creëren.

Met geparkeerde wagens aan één kant van de rijbaan is de straat nu wel breed genoeg om tegenliggende wagens elkaar te laten kruisen zonder dat een snelheidsmatiging nodig is. Op momenten met weinig verkeer nodigt dit mogelijks uit tot hogere snelheden.

Vraag:

Graag had ik van de schepen een antwoord gekregen op volgende vragen:

1. Hoever staat de Stad met de herinrichting van straten in functie van de invoering van zone 30? Hoeveel straten werden de afgelopen legislatuur aangepakt en hoeveel staan er nog op de planning?
2. Op welke manieren wordt er in woonstraten infrastructureel ingegrepen om de zone 30 af te dwingen?
3. Kan de schepen meer uitleg geven bij de gekozen opstelling voor de Westergemstraat en de verwachte impact op snelheid?

Antwoord

Sta mij toe om voorafgaand aan mijn antwoord toch effen kort op je vraagstelling in te gaan. In je vraag lijkt je te suggereren, dat er een één-op-één-relatie is tussen enerzijds snelheidsregime en anderzijds weginrichting. Dat is natuurlijk niet zo. Zo kan je op de snelweg met een sportbolide schaamteloos 200 km/h rijden, maar de wettelijke snelheidslimiet is op de meeste snelwegen in België nog altijd maar 120 km/h. Zo'n snelheidsbeperking is er voor de verkeersveiligheid. Het 'afdwingen van de snelheid' – zoals vermeld in de vraagstelling – is vooral een gevolg van een hoffelijke naleving door weggebruikers en een gedegen handhaving. Infrastructurele ingrepen dwingen geen snelheid af. Een volledig overzicht van straten in Gent, die als gevolg van een gewijzigd snelheidsregime werden aangepast, is – zoals je uit mijn uitleg hebt begrepen – niet te geven. Het is immers geen beleidsdoel om elke straat met een gewijzigd snelheidsregime een nieuwe weginrichting te bezorgen. Gewoon ter illustratie: toen het Vlaamse Gewest in 2016 de snelheid op de Gewestwegen van 90 km/h naar 70 km/h herleidde, werden ook niet alle Gewestwegen opnieuw ingericht of aangelegd. Het is natuurlijk wel zo, dat het vastleggen van robuuste contouren van een weginrichting bij een snelheidsplan een belangrijke uitdaging is. Dit betekent dat het geldende snelheidsregime altijd een belangrijke insteek is bij een integrale heraanleg of bij het formuleren van tijdelijke maatregelen. Bij de analyse van straten worden dan telkens de verschillende inrichtingsopties afgewogen. Het kan gaan over punctuele ingrepen, een integrale aanpak van de straat of een beperkt aantal circulatiemaatregelen. Recente realisaties (2023) in Gent met punctuele snelheidsremming zijn Buitensingel, Jan Delvinlaan, Schuurstraat, kruispunt Gentstraat /Eikstraat, Noorderlaan, Paradijskouter en Pacificatielaan. Voorbeelden van realisaties waarbij de hele straat werd aangepakt, zijn Voordries (zone 30), Land Van Rodelaan (zone 50) en Westergemstraat (zone 30).

Wat de Westergemstraat betreft: de aanleiding van de herinrichting was hier in eerste instantie de vernieuwing van de top laag. De inrichting van de Westergemstraat is op deze van de Voordries gebaseerd. Beide straten vertonen immers belangrijke gelijkenissen, zoals een brede rijloper, een geringe parkeerdruk en een residentiële bebouwing. Voorts is er aan de zijde van de Botestraat een heel erg smalle rijbaan wanneer er aan beide straatzijden wordt geparkeerd. Dit is niet comfortabel voor fietsers en creëert ook een verkeersonveilige situatie. De eigenlijke rijbaan wordt in de Westergemstraat daarom tot het profiel voor zone 30 teruggebracht en knoopt nu aan bij de maatvoering, die in het recent heraangelegde middendeel werd gevolgd. Het rechtlijnige wegbeeld wordt onderbroken door middel van asverschuivingen door parkeren regelmatig te wisselen (elke 75-100m) met een vast obstakel in de rijrichting om dit een permanent karakter te geven. Alle maatregelen werden op vlak van veiligheid en effectiviteit geëvalueerd.
