

Uittreksel

Gemeenteraad d.d. 26 januari 2026

AANWEZIG:

Tim Vandenput, Burgemeester
Patrick Demaerschalk, Joy Sergeys, Joris Pijpen,
Stefanie van Dooren, Schepenen
Eva De Bleeker, Voorzitter
Luc Meganck, Pieter Muyldermans, Timothy Rowies,
Jo Portois, Caroline Lagrange, Véronique Desmet,
Anke Claassen, Erwin Gysens, Natascha Pierlé,
Lander De Saveur, Carmen De Rudder, Alicia Laureys,
Laura Fluyt, Phaedra Bovijn, Wietse Laureys, Raadsleden
Brecht Van den Bogaert, Waarnemend algemeen directeur

**AFDELING RUIMTE. DIENST MOBILITEIT. AANVULLEND REGLEMENT
AFBAKENING ZONE 30. BESLUIT.**

Verantwoordelijke ambtenaar: Christophe Bettens

Bevoegd lid van het college: Patrick Demaerschalk

Voorgeschiedenis

- 3 juli 2025: advies Mobiliteitsraad uitbreiding zone 30.
- 28 juli 2025: antwoord college van burgemeester en schepenen - advies Mobiliteitsraad tot analyse door dienst Mobiliteit.
- 25 augustus 2025: besluit college van burgemeester en schepenen.

Feiten en context

Voor het plaatsen van verkeerstekens die een verplichting opleggen aan weggebruikers en die van blijvende aard zijn, is een aanvullend reglement op het wegverkeer vereist. Dit aanvullend reglement bevat zonale verkeerstekens die de huidige zone 30 op een aantal gewijzigde locaties afbakenen.

Naar aanleiding van meldingen over overdreven snelheid en sluipverkeer in de Wijndaalstraat, en gelijkaardige meldingen over snelheid op de Jezus-Eiksesteenweg, werd tijdens de Mobiliteitsraad van 3 juni 2025 de situatie besproken.

De uitbreiding van de zone 30 beantwoordt volgens de leden van de Mobiliteitsraad aan bezorgdheden over snelheid en verkeersveiligheid. Door de snelheidsbeperking uit te breiden, wordt de verkeerssituatie leesbaarder en veiliger voor alle weggebruikers. In de Wijndaalstraat ondersteunt dit tevens het streven naar meer leefkwaliteit in een woonstraat die door sluipverkeer wordt belast.

Naar aanleiding van dit advies van de Mobiliteitsraad stelt de dienst Mobiliteit voor om de zone 30 niet enkel lokaal uit te breiden in de Wijndaalstraat, maar in zijn geheel te herzien en coherent af te stemmen op de bestaande inrichting van de openbare ruimte.

Dit in overeenstemming met de richtlijnen uit de nota 'Van 50 naar 30' van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde.

De huidige snelheidsregimes sluiten niet overal logisch aan bij het wegbeeld of het ruimtegebruik. Het logisch laten aansluiten van het snelheidsregime op het wegbeeld heeft verschillende voordelen, zowel op het vlak van verkeersveiligheid, naleving, leefkwaliteit als handhaving. Bij een wegbeeld dat overeenkomt met een zone 30 (bv. smalle rijweg, rijhuizen tot aan het voetpad) zijn bestuurders alerter voor overstekende voetgangers, fietsers en ander kwetsbaar verkeer. Wanneer het snelheidsregime logisch voortvloeit uit de omgeving, hoeven weggebruikers minder te 'raden' welke snelheid past. Het voorkomt verwarring en verhoogt de voorspelbaarheid van verkeersgedrag. Bestuurders ervaren de snelheidslimiet als 'eerlijker' als die in verhouding staat tot de inrichting van de straat.

Binnen de bebouwde kom zijn er tal van straten waar de fysieke inrichting - rijbebouwing zonder voortuinen, smalle profielen en beperkte zichtlijnen - vanzelf zorgt voor een natuurlijk snelheidsremmend effect. Dit maakt het verkeersregime niet alleen geloofwaardiger, maar versterkt ook het effect van een zone 30 zonder nood aan zware infrastructurele ingrepen. Dit sluit aan bij hoe weggebruikers de straat ervaren en het vormt een troef om op een geloofwaardige manier zone 30 toe te passen.

Voordelen van een geïntegreerde zone 30 - zoals verwoord in de VSV-nota:

- Verhoogde verkeersveiligheid: bij 30 km/u vermindert het risico op ernstige ongevallen aanzienlijk. De stopafstand halveert en de kans op dodelijke afloop bij een aanrijding met voetgangers of fietsers daalt sterk.
- Beheersing van sluipverkeer: zones 30 zijn minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer.
- Draagvlak: bewoners staan overwegend positief tegenover een zone 30 binnen de bebouwde kom.

Referentiekader.

Een goed ontworpen zone 30 start en eindigt idealiter aan een poorteffect, dat de weggebruiker visueel en fysiek duidelijk maakt dat hij een ander snelheidsregime betreedt. Dit effect kan bekomen worden via infrastructuur (zoals asverschuivingen, rijbaankussens, trottoiruitstulpingen), maar evengoed via het bestaande straatbeeld zoals aaneengesloten bebouwing aan het voetpad, afwezigheid van voortuinen, smalle rijwegen en beperkt doorgaand verkeer.

Het is verkeerskundig aangewezen om de snelheidslimiet af te stemmen op de ruimtelijke context.

Noodzaak van een referentiekader "zone 30".

Het vaststellen van een referentiekader voor de inrichting van zone 30 binnen de bebouwde kom, vormt een stabiele en onderbouwde basis. Het biedt een duidelijke en objectieve grond om bijkomende uitbreidingen in de toekomst gemotiveerd te onderzoeken en waar nodig af te wijzen.

Bv. de huizenrij in de E. Vandervaerenstraat (1-5) vormt wel een poorteffect maar er is geen gesloten geheel tot het centrumgebied en komt dus niet in aanmerking om te worden opgenomen in zone 30.

Toepassing van het referentiekader "zone 30".

Dit voorstel kadert ook in de bredere visie van de huidige Mobiliteitsnota omtrent verkeersveiligheid en leefbaarheid en stelt voor om:

1. De zone 30 in haar geheel af te bakenen op basis van **bestaande bebouwing en wegprofielen.**

In de praktijk gaat het om een uitbreiding van 50 m op de Jezus-Eiksesteenweg (ter hoogte van Mariflor), 150 m Wijndaalstraat, 50 m Brusselsesteenweg, 100 m Josse Biesmansstraat.

De zone 30 wordt daarmee visueel en ruimtelijk herkenbaar gemaakt via poorteffecten die de overgang naar het centrumgebied markeren en de aangepaste rijsnelheid op een duidelijke manier aankondigen en ondersteunen.

- **Jezus-Eiksesteenweg:** overgang naar woonbebouwing zonder voortuinen, muur overzijde.
 - **Wijndaalstraat:** overgang naar woonbebouwing zonder voortuinen, muur overzijde.
 - **Brusselsesteenweg:** overgang naar woonbebouwing zonder voortuinen, muur overzijde.
 - **Josse Biesmansstraat:** overgang naar woonbebouwing zonder voortuinen.
2. Flankerende maatregelen te voorzien waar nodig (sensibilisering middels smileys*, onderzoek noodzaak trottoir uitstulpingen, aanbrengen strategische parkeerplaatsen).

*Een smiley die 50 km/u beloont in de Wijndaalstraat (huidig snelheidsregime = 50 km/u) bevestigt onbedoeld een snelheid die bewoners net als storend en onveilig ervaren – en ondermijnt zo het doel van sensibilisering. In die zin is de uitbreiding van zone 30 in de Wijndaalstraat niet alleen verkeerskundig aangewezen, maar ook noodzakelijk om het gebruik van de smiley daar zinvol, geloofwaardig en effectief te maken.

Aanpak kruispunten.

Vervolgens dienen ook de **kruispunten** meegenomen te worden in de evaluatie. Binnen een zone 30 geldt voorrang van rechts als basisprincipe, en deze regel werd in het verleden ook consequent toegepast bij het bepalen van de voorrangregeling op de invalswegen. Met de uitbreiding van de zone 30 tot aan het kruispunt met Solheide en de toevoeging van de Wijndaalstraat komt ook het kruispunt met de Wijndaalstraat binnen de zone 30 te liggen.

Volgens de uitgangspunten voor zone 30 zou hier dus in principe opnieuw voorrang van rechts moeten gelden.

Het richtlijnenkader laat echter toe om gemotiveerd van deze basisregel af te wijken wanneer de verkeerssituatie dat verantwoordt. Gelet op de specifieke inrichting van de Wijndaalstraat — met beperkt zicht op aankomend verkeer en een scherpe inrijhoek — wordt voorgesteld om op dit punt af te wijken van de standaardregel. Die afwijking is ook verkeerskundig verdedigbaar, onder meer door het belang van een vlotte en veilige doorgang voor De Lijn-bussen en fietsers op de Jezus-Eiksesteenweg, die als weg een hogere verkeersfunctie vervult.

Het gaat hier dus om een atypisch en potentieel onveilig kruispunt, waarbij het toepassen van voorrang van rechts de kans op conflicten zou vergroten. De aanbeveling om de Jezus-Eiksesteenweg als voorrangsweg te behouden, wordt bovendien ondersteund door de Mobiliteitsraad.

Dit voorstel werd voorgelegd aan de politie ter advies op 29 juli 2025.

Uitvoering voorzien in het voorjaar van 2026.

Juridische gronden

- De nieuwe gemeentewet van 24 juni 1988.
- Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017, en latere wijzigingen.
- De wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd bij Koninklijk besluit van 16 maart 1968.
- Decreet van 16 mei 2008 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens.

- Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.
- Ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald.
- Besluit van de Vlaamse Regering van 23 januari 2009 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens.
- Omzendbrief M.O.B. 2009/01 van 3 april 2009.
- De hierna voorziene maatregelen betreffen gemeentewegen.

Advies

Advies politie ontvangen op 31 juli - inzake:

- het referentiekader:

Het duidelijk aanduiden van begin en einde van een zone 30 is noodzakelijk. Dit kan door het creëren van een poort maar dat is niet overal mogelijk. Er moet voor gezorgd worden dat er hulpdiensten en altijd doorgang hebben en dan vooral de vrachtwagens van de brandweer. Naast het plaatsen van de verkeersborden aan het begin van de zone kan er ook een sticker op de rijbaan aangebracht worden.

- de voorgestelde afbakening van de huidige zone 30:

Positief advies, er zijn hierover geen opmerkingen.

- de voorgestelde gemotiveerde afwijking op de voorrang van rechts aan het kruispunt met de Wijndaalstraat:

Positief advies voor de afwijking, de zichtbaarheid is onvoldoende om voorrang van rechts te laten gelden.

Argumentatie

/

Financieel advies

Geen financiële gevolgen.

Bestaande borden en palen worden verplaatst.

BESLUIT:

Eenparig aangenomen.

Artikel 1

De gemeenteraad gaat akkoord met onderstaande maatregelen:

Afbakening van de zone 30:

- Jezus-Eiksesteenweg, t.h.v. nummer 20
- Wijndaalstraat, t.h.v. nummer 29
- J. Biesmansstraat, t.h.v. nummer 21
- Brusselsesteenweg, t.h.v. nummer 31

Deze maatregel wordt kenbaar gemaakt door middel van verkeersborden: F4a en F4b.

Artikel 2

Bestaande reglementen in deze zone worden aangevuld door dit reglement.

Artikel 3

Dit aanvullend reglement wordt ter kennisgeving overgemaakt aan de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid, Departement mobiliteit en Openbare Werken, Vlaamse overheid, Koning Albert II-laan 20 bus 2, 1000 Brussel.

E-mail: aanvullendereglementen@mow.vlaanderen.be

Uittreksel voor

Een afschrift van deze beslissing wordt overgemaakt aan:

- de Vlaamse overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, Koning Albert II-laan 20, bus 2 te 1000 Brussel via het Digitaal Loket van het Agentschap Binnenlands Bestuur
- de griffie van de Politierechtbank Halle-Vilvoorde
- de griffie van de Rechtbank van Eerste Aanleg te Brussel
- de provinciegouverneur via het Digitaal Loket van het Agentschap Binnenlands Bestuur
- de vrederechter van Overijse-Zaventem
- de hulpverleningszone Oost van Vlaams-Brabant (brandweerpost Overijse)
- de politiezone Druivenstreek
- de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn.
- de opdrachthoudende vereniging Intercommunale Interrand

Namens de Raad,

get. Brecht Van den Bogaert
Waarnemend algemeen directeur
Voor eensluidend afschrift

get. Eva De Bleeker
Voorzitter

Brecht Van den Bogaert
Waarnemend algemeen directeur

Eva De Bleeker
Voorzitter