

Politique de Zone 30 à Gand

- Historique
- Plans de convivialité dans le trafic
- Campagnes
- Evaluation Zone 30
 - Méthode
 - Résultats provisoires
- Politique envisageable pour l'avenir
 - Questions ouvertes

Zone 30 - Historique

- Quelques zones 30 isolées dans des quartiers d'habitation (avant 1997)
- 1997 : première zone cohérente faisant suite au Plan de mobilité Gand centre-ville : zone complète dans la P-route

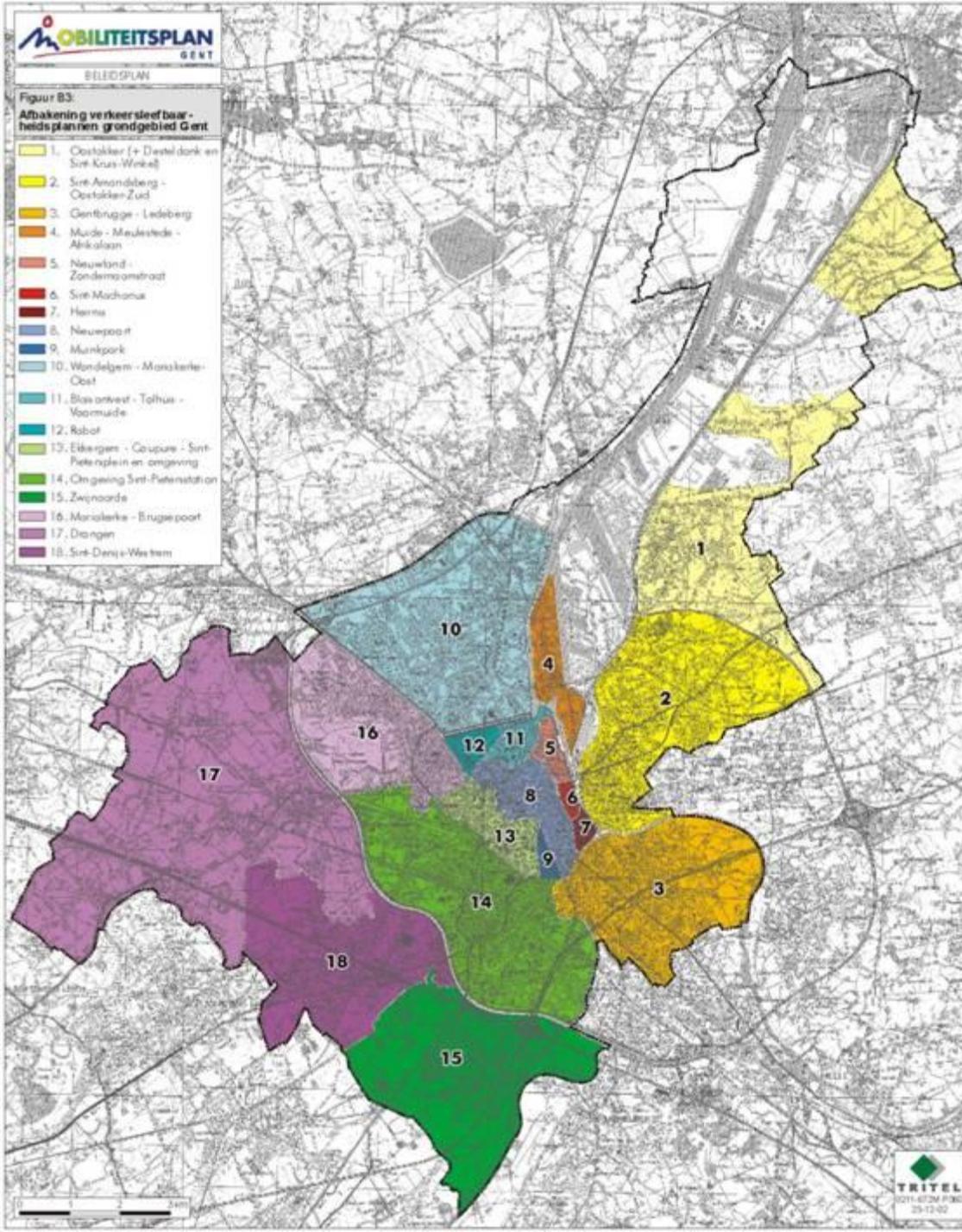


Plans de convivialité dans le trafic (période 1998-2002)

- Plans pour un trafic convivial dans les quartiers
 - Hiérarchie du réseau routier
 - Circulation routière
 - Mesures de réduction de la vitesse
 - Régime de vitesse

Figuur B3:
Afbakening verkeersleefbaarheidsplannen grondgebied Gent

- 1. Oostkoker (+ Driestel dank en Sint-Kruis-Werkel)
- 2. Sint-Amandberg - Oostkoker Zuid
- 3. Gentbrugge - Liedberg
- 4. Muide - Meulestele - Alkalan
- 5. Nieuwland - Zondemaansstraat
- 6. Sint-Machona
- 7. Heerne
- 8. Neupoot
- 9. Munkpark
- 10. Wondelgem - Manskere-Oost
- 11. Biss ontvet - Tolhuis - Voormude
- 12. Rabot
- 13. Eikergem - Coupure - Sint-Pietersplein en omgeving
- 14. Omgeving Sint-Pietersstation
- 15. Zwynarde
- 16. Marolierke - Bruggepoort
- 17. Drongen
- 18. Sint-Denis-Westem



Plans pour un trafic convivial – choix du régime de vitesse

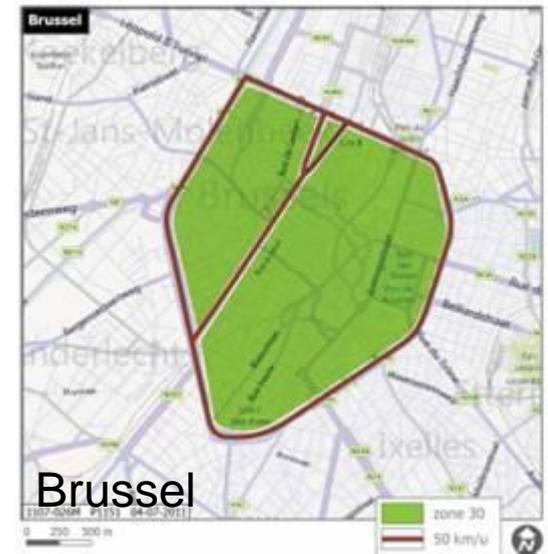
- Basé sur la hiérarchisation avec « correction » en fonction de l'usage réel
 - Zone 30 :
 - Rues d'habitation et routes de collecte (quartiers)
 - Zone 50
 - Ring urbain R40
 - P-route
 - Voies de liaison entre R40 et P-route (routes urbaines principales)
 - Voies de pénétration
 - Corrections : voies de pénétration très fréquentées sans possibilité de pistes cyclables : zone 30 malgré tout ; idem pour routes principales urbaines

Pourquoi pas de zone 30 dans l'ensemble du ring urbain ?

- Concept de zone 30 relativement nouveau dans la ville
- Problématique des rues avec trams : pas de ralentisseurs de trafic possibles
- La zone à l'intérieur du ring urbain est très vaste



Centres-villes et zone 30

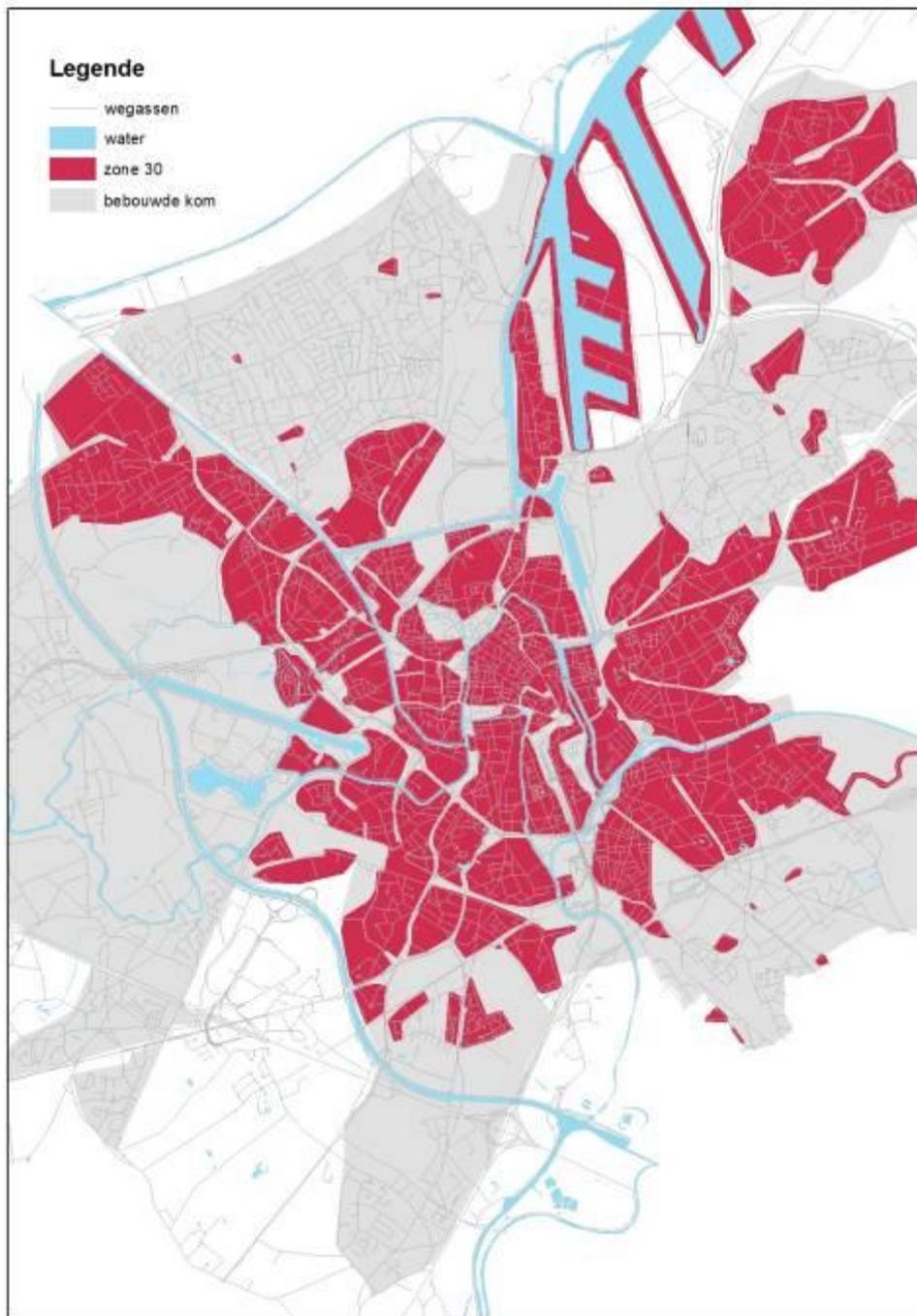


Situation actuelle

- Zone 30 entre zone piétonne et ancienne P-route
- Zone 30 dans les poches d'habitat de la région située à l'intérieur de la R40
- Zone 30 dans plusieurs communes fusionnées
- Zone 30 sur plusieurs voies de pénétration
- Moratoire provisoire : première évaluation

Legende

- wegassen
- water
- zone 30
- bebouwde kom



Campagne et communication

- Vaste campagne « Zone-30, enkel voor hartrijders » (2003-2004)
- Diffusion d'un courrier, d'une affiche et d'un dépliant toutes boîtes dans toutes les nouvelles zones
- « Kloppende harten »
- Vastes campagnes d'affichage par phases



 **Politie**

 **POLITIE**

ZONE
P
Verplicht
verzekering

101
100
105
112

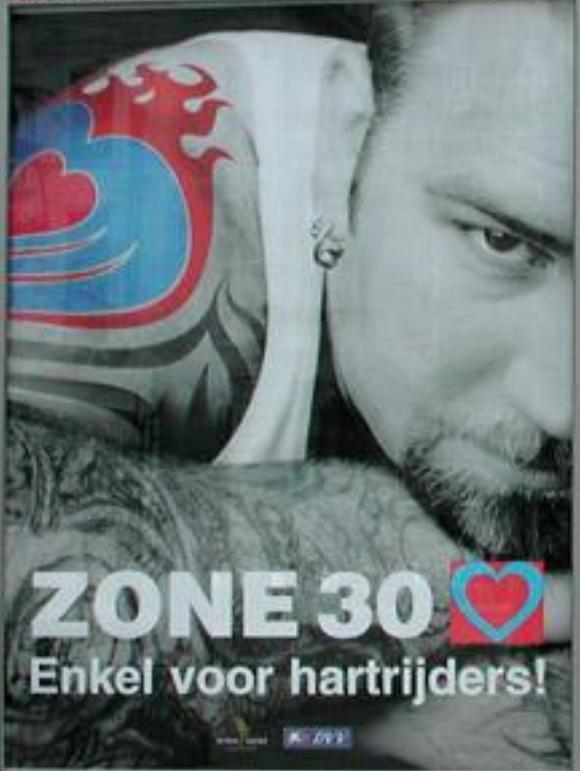

ZONE 30
Enkel voor
hartrijders!


Politie
ESHOP LOKALE POLITIE


BOTERMARKT

ADSHEL

CLEAR CHANNEL



ZONE 30 
Enkel voor hartrijders!

Het is bew
roze past
bij meisjes
bij jonge
Corona
boek

Het
roze
bij
bl





Evaluation zone 30

- Motif
- Elargissement+Approfondissement
- Méthode
- Etudes de littérature
- Objectifs
- Recommandations

Motif pour l'évaluation

- L'introduction de la zone 30 à vaste échelle à la fin de la législature précédente a causé beaucoup d'agitation
- Thème électoral en 2006
- Promesse d'évaluation au cours de l'actuelle législature 2006-2012
- Décision de le faire dans le cadre de l'évaluation rapide

Élargissement et approfondissement plan de mobilité

- Le plan de mobilité de Gand couvrant toute la zone date de 2003
- En 2008, « sneltoets » (évaluation rapide), avec décision d'évaluer la zone 30
- Zone 30 = thème à approfondir
- Sous-rapport séparé « zone 30 » dans l'ensemble du projet
- Décision de reporter l'ensemble du projet après les élections

Questions de recherche

- Quels sont les effets sur la sécurité routière ?
- Quelle était la vitesse avant l'introduction de la zone 30 ?
- Quelle est la vitesse réelle pratiquée actuellement ?
- Quels accidents se produisaient avant l'introduction ?
- Quels accidents se sont produits après l'introduction ?
- Spécifiquement pour ce qui concerne les zones 30 qui ont obtenu un score médiocre lors de l'évaluation ;
quelles actions prévues par les plans de convivialité dans le trafic n'ont pas été réalisées ?

Méthode

- Etude de littérature
- Analyse du matériel de recherche existant (pré- et post-tests)
- Détermination critères d'évaluation (objectifs)
- Application à plusieurs zones 30 typiques de la région de Gand
- Pas d'évaluation couvrant toute la zone mais développement d'un outil d'évaluation

Etude de littérature

- Beaucoup d'études (internationales), rarement totalement adaptées au contexte flamand
- Fortement axées sur la sécurité routière, moins sur la convivialité (plus difficilement quantifiable)
- Fil rouge : la zone 30 est utile mais les avis concernant son impact sont assez partagés

Analyse

- Données de recherche existantes
- Très fragmentaires, pas collectées de manière ciblée (uniquement en fonction des nuisances) vitesses mesurées uniquement à l'aide d'un speedgun
- Ne pas comparer les anciennes recherches avec les méthodes « state of the art » actuelles
- En général, on note une légère baisse de la vitesse réellement pratiquée après introduction d'une zone 30
- Mais quelle était la mesure la plus efficace ?

Analyse

Wat Locatie	Richtsnelheid	Situatie	V ₈₅	V _{max}	V _{min}	Totaal (%) onder richtsnelheid
Wegversmalling Signalisatiebord	50	voor	63	81	40	28%
		na	60	79	38	50%
<i>Emiel Van Swedenlaan</i>	verschil		-3 -5%	-2 -2%	-2 -5%	22%
Wegversmalling Fietssuggestiestrook	50	voor	57	65	39	52%
		na	54	58	35	76%
<i>Vroonstallestraat</i>	verschil		-3 -5%	-7 -11%	-4 -10%	24%
Reductie rijstroken	50	voor	66	92	40	21%
		na	63	74	37	40%
<i>Land Van Rodelaan</i>	verschil		-3 -5%	-18 -20%	-3 -8%	19%

Objectifs

Kruismatrix met streefpunten voor kwalitatieve evaluatie

	Zone A	Zone B	Zone ...
Logische gebiedskeuze; op basis van de categorisering der wegen.			
Evenwichtige interne verkeerscirculatie; verkeersintensiteit van 5.000 à 6.000 mvt/etmaal met spitsuurpercentage van 10% is absolute maximum i.f.v. leefbaarheid.			
Minimalisatie van het sluipverkeer.			
Afbakening van de zone 30; duidelijke poortconstructies, bij voorkeur aan kruispunten.			
Identiteit van het gebied; uniforme vormgeving van het gebied.			
Compacte kruispunten, met voorrang van rechts regeling.			
Snelheidsremmers; complementaire voorzieningen			
Beperkte rijbaanbreedte.			
Voetgangers; comfortabele voetpaden en geen oversteekvoorzieningen.			
Fietsers; gemengd verkeer en vrijstelling van circulatiemaatregelen.			
Openbaar vervoer; halteren op de rijbaan en comfortabele wachtvoorzieningen (breed trottoir, overdekte wachtruimte, zitgelegenheid).			
Groenvoorzieningen; (beperkt) kwaliteitsvol groen.			
Communicatie; informeren, laten participeren en creëren van draagvlak.			
Handhaving; starten met informatieve controles.			

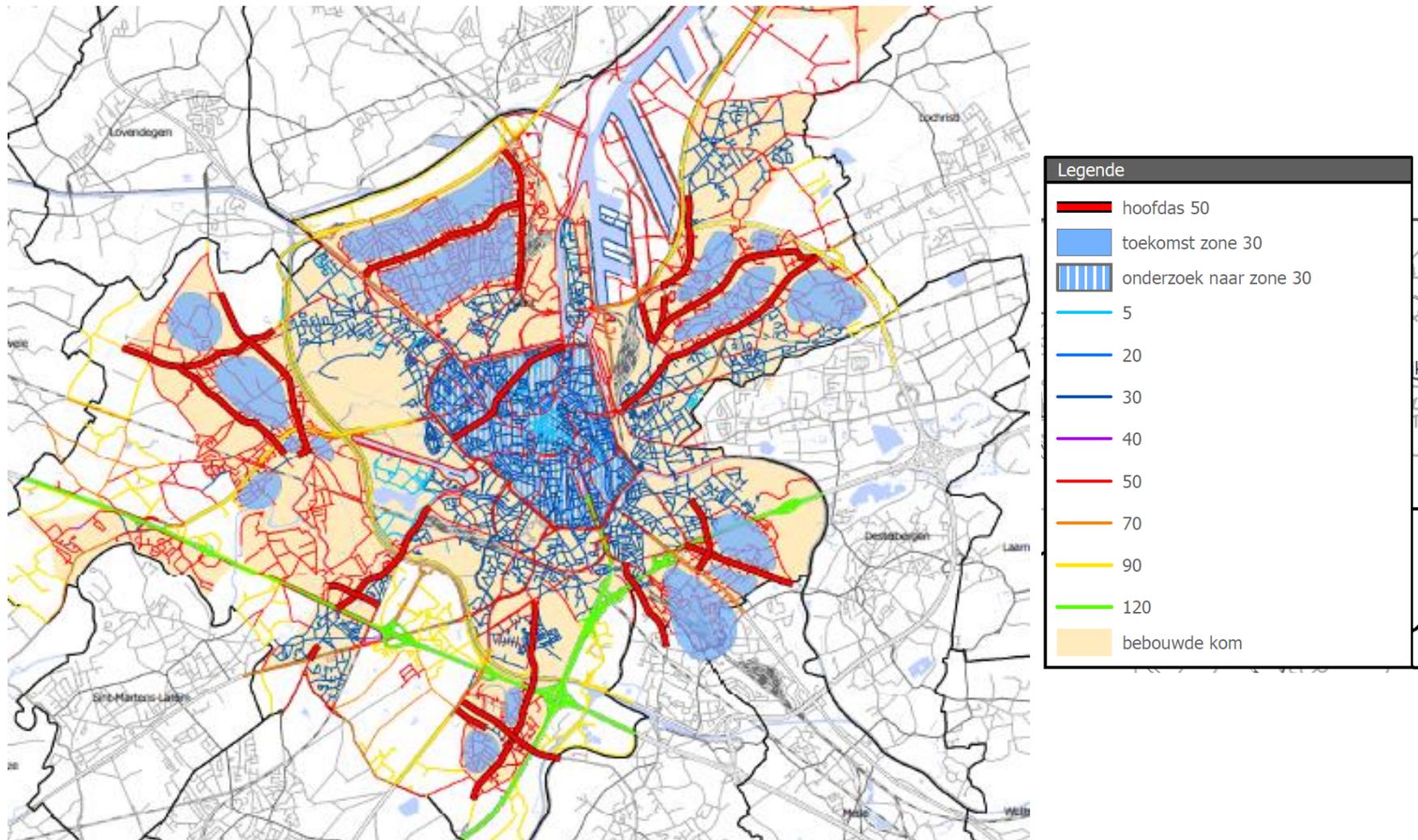
14 objectifs :

- Du point de vue politique
- Du point de vue de la circulation
- Du point de vue de l'espace
- Du point de vue de la communication
- Du point de vue des contrôles

Recommandations provisoires

- Screening de toutes les zones de Gand lors de la prochaine législature
- Mesures d'infrastructure systématiques
- Extension possible vers des communes fusionnées
- Investir dans des contrôles

Nouvelles zones potentielles



Questions pour l'avenir

- Zone 30 à l'intérieur de tout le ring urbain ?
 - Quid des rues avec trams ?
 - Quid du respect ?
- Nouvelles zones 30 : comment faire pour que la vitesse reste suffisamment basse ?
- Comment gérer le problème des ralentisseurs de trafic (coût, nuisances indirectes, quantité, services de secours, transports publics...) ?

Réflexions pour l'avenir

- La zone 30 est absolument indispensable en termes de sécurité routière et de convivialité dans le trafic
 - La zone 30 doit être imposée
 - Les contrôles de police, la sensibilisation et les mesures d'infrastructure ont leurs limites (atteintes)
- La technologie est plus que jamais de mise !