

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 471
van **IMADE ANNOURI**
datum: 28 januari 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Verkeersveiligheid Antwerpen - Snelheidsmetingen

Uit de Audit Verkeersveiligheid van Borgerhout van 2018 blijkt andermaal dat de Turnhoutsebaan, die nog steeds onder het beheer valt van de Vlaamse overheid, met 21 ongevallen in 2018 opnieuw de meest gevaarlijke baan is van Borgerhout. Het is belangrijk dat de verkeersonveiligheid op de Turnhoutsebaan op korte en op iets langere termijn wordt aangepakt.

Eén van de oorzaken van de ongevallen op de Turnhoutsebaan is overdreven snelheid, vooral op de vrije tram-bus-bedding. Het snelheidsregime is 50km/uur, maar op sommige delen geldt 30km/uur omwille van twee schoolomgevingen.

Op 13 mei 2015 werd ook een dossier ingediend bij de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV) voor een extra oversteekplaats met oversteeklichten voor voetgangers ter hoogte van het Laar en voor een veiligere oversteekplaats ter hoogte van de bus- en tramhalte Drink. Het dossier werd goedgekeurd.

1. Heeft de minister weet van snelheidsmetingen voor de periode 2015-2019? Zo ja, wat zijn de resultaten van die snelheidsmetingen?
2. Welke maatregelen wil de minister nemen om de overdreven snelheid aan te pakken?
3. Is de minister voorstander om, conform de vraag van de voltallige districtsraad van Borgerhout vorige legislatuur, zone 30 in te voeren op de hele Turnhoutsebaan om de verkeersveiligheid te verhogen? Zo niet, wat zijn de argumenten om dat niet te doen?
4. Hoe komt het dat het dossier rond de oversteekplaatsen na vier jaar nog steeds niet werd uitgevoerd? Wat is de timing voor de uitvoering?

ANTWOORD

op vraag nr. 471 van 28 januari 2020

van **IMADE ANNOURI**

1. Als bijlagen bezorg ik snelheidsmetingen uit 2016.
2. Het is niet mogelijk snelheidsremmende infrastructuur te voorzien op de Turnhoutsebaan, onder meer gezien de hoge intensiteiten openbaar vervoer die gebruik maken van zowel de vrije bedding als het gemengde wegvak. Het handhaven van het opgelegde snelheidsregime behoort tot de bevoegdheid van de lokale politie.
3. Wanneer gekozen wordt voor een bepaald snelheidsregime, is het van belang dat dit overeen komt met de inrichting van het betreffende wegvak. Het wegbeeld van de Turnhoutsebaan komt niet overeen met een snelheidsregime van 30km/u. Bij een snelheidsregime van 30km/u wordt er bijvoorbeeld bij voorkeur gekozen voor gemengd verkeer, dus zonder aparte tram/busbedding, maar ook het vermijden van zebrapaden, het consequent toepassen van voorrang van rechts. Gezien de hoge intensiteiten aan openbaar vervoer, vermengd met andere weggebruikers, geniet dit zeker niet de voorkeur inzake verkeersveiligheid.
4. Op de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV) werd inderdaad een principiële beslissing genomen over het aanleggen van enkele oversteekplaatsen. Bij de concrete uitwerking hiervan, blijken er echter verschillende problemen op te duiken, onder meer een plaatsgebrek om volwaardige oversteekplaatsen aan te leggen. Het Agentschap Wegen en Verkeer gaat hierover verder in overleg met de stad Antwerpen om tot een oplossing te komen.

BIJLAGEN

Snelheidsmetingen uit 2016

- [Bijlage 1](#)
- [Bijlage 2](#)
- [Bijlage 3](#)
- [Bijlage 4](#)