

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 358
van **STIJN BEX**
datum: 9 december 2020

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

Inrichting zone 30 op gewestwegen - Aanvragen lokale besturen

De minister heeft al herhaaldelijk aangegeven dat zij rekent op de lokale besturen om de inschatting te maken waar best een zone 30 ingericht kan worden. Bij de bespreking van de beleids- en begrotingstoelichting (BBT) 2021 beklemtoonde de minister ook dat zij haar medewerking wil verlenen wanneer er gewestwegen betrokken zijn.

Op 7 december 2020 verscheen een artikel in De Standaard over de toenemende mate waarin lokale besturen kiezen voor een zone 30. Naast een zeer succesvol voorbeeld bleek ook dat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) niet steeds meewerkt. Op een concrete vraag van een gemeente reageerde een woordvoerder van AWV: "Het wegbeeld is op die locaties niet afgestemd op een zone 30. De weg is te breed, en dan heeft het geen zin om er een zone 30 in te stellen, tenzij je dure werken uitvoert. Anders kun je die beperking niet handhaven."

AWV lijkt dus niet op dezelfde golflengte als de minister te zitten.

1. Kan de minister een opsomming geven van de aanvragen van gemeenten aan AWV in respectievelijk 2019 en 2020 om een snelheidsbeperking van 30km/u in te voeren op een gewestweg in hun gemeente? Wat was het antwoord?

Graag opgesplitst per provincie.

2. Welke criteria hanteert AWV om al dan niet in te stemmen met de vraag van de lokale besturen? Zijn die criteria identiek voor het hele grondgebied?
3. Vindt de minister het aangewezen om die criteria aan te passen in functie van haar wil om haar medewerking te verlenen aan de lokale besturen om een zone 30 in te richten wanneer gewestwegen betrokken zijn?

ANTWOORD

op vraag nr. 358 van 9 december 2020

van **STIJN BEX**

1. Oost-Vlaanderen:

- 2019 Kruisem "Kruishoutem: Invoeren van zones 30, afbakening bebouwde kommen en snelheidsbeperkingen op gewestwegen" positief
- 2020 Ronse "Ingevolge een PCV-beslissing dd 14/01/2020 - Afbakening van een variabele schoolomgeving zone 30 met een snelheidsbeperking van 50 km/u in nadering van de zone (Elzeelsesteenweg)" positief
- 2020 Gent "Nieuw verkeersmaatregelen langs de Gestichtstraat (R4 706)" positief

Limburg:

- 2019 Genk: Invoeren van zone 30 op ventweg N76 t.h.v. handelszones, positief advies

Vlaams-Brabant:

- 2019: N2 Lubbeek+Leuven gezamenlijke variabele zone 30 thv school 'Eureka': positief advies
- 2019: N229 Rotselaar: vaste zone 30: positief advies
- 2020: N223 Lubbeek (Binkom) zone 30 thv schoolomgeving: positief advies
- 2020: N290 Merchtem invoeren vaste zone 30: positief advies
- 2020: N283 Landen: aanvraag om in centrum van Landen vaste zone 30 in te stellen. Akkoord op PCV.
- 2020: Leuven: aanvraag op diverse gewestwegen: overleg nog lopende
- 2020: N4 Overijse (Jezus-Eik): positief advies
- 2020: N21 Haacht: positief advies

West-Vlaanderen:

- 2019 : Zonnebeke, variabele zone 30 Beselare dorp, positief advies, goedkeuring PCV.
- 2020 : Alle dorpskernen Heuvelland, vaste zones 30, positief advies, reglementen worden nog opgemaakt door de gemeente.
- 2020 : Poperinge, N308 Roesbrugge, omvorming variabele zone 30 naar vaste zone 30, positief advies.
- 2020 : Avelgem, variabele zone 30 Bossuit, positief advies, goedkeuring PCV.
- 2020 : Ardooie, variabele zone 30 Koolskamp, positief advies AWW, wordt nog geagendeerd op de PCV.
- 2020 : Kortemark, variabele zone 30 Zarren, positief advies AWW, goedkeuring PCV.
- 2020 : Nieuwpoort, vaste zone 30 binnenstad, positief advies AWW.

Antwerpen:

- 2019: Lille N140 en N132, wegbeeld en geluidsoverlast door beschermd patrimonium - kasseibestrating, positief advies.
- 2019: Mechelen N1, zone 30 schoolomgeving op N1 en in Eikestraat (gemeenteweg), akkoord PCV, aanvullend reglement wordt opgemaakt door stad Mechelen.
- 2019: Nijlen, aanvraag zone 30 in centrumgebied Nijlen en centrumgebied Kessel. In Kessel centrum zal de zone 30 beperkt worden uitgebreid in westelijke

richting tot aan Dongenstraat. In Nijlen centrum voorziet AWW geen uitbreiding van de 2 bestaande dynamische zones 30. Op middellange termijn wenst AWW een doortochtstudie op te starten voor Nijlen centrum.

- 2019: Zwijndrecht N70, dynamische zone uitgebreid en aangepast naar vaste zone 30, goedgekeurd op PCV.
- 2019: Ranst (Broechem) N116, vraag naar uitbreiding zone 30, negatief advies.
- 2018/2019: Brasschaat, Miksebaan schoolomgeving, wordt mee opgenomen in lopende studie (gemeente is trekker).
- 2020: Wuustwezel, Dorpstraat, positief advies (zone gemengd verkeer).
- 2020: Kalmthout (Nieuwmoer) N133, thv Kroonstraat. Negatief advies, is reeds ingericht als verkeersplateau en max. snelheid is dus al beperkt tot 30km/u.
- 2019: Antwerpen N1 (school Pulhof), vraag naar dynamische zone 30 schoolomgeving. Hiervoor moet wegbeeld aangepast worden, nog geen akkoord met Stad Antwerpen bereikt in PCV.
- 2019: Antwerpen (haven), Scheldelaan N101 thv sluizencomplex. Op het terrein uitgevoerd.
- 2019/2020 Hulshout N15 vraag naar dynamische zone 30 schoolomgeving, negatief advies, school ligt niet aan N15 en het kruispunt is al verhoogd aangelegd waardoor de toegelaten snelheid al beperkt is tot 30km/u.
- 2019: Winkelom verplaatsing zone 30, positief advies.

2. De wegen die beheerd worden door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) hebben doorgaans een grotere verkeersintensiteit en ook de doorstroming is op dergelijke wegen belangrijk. Voor wegen binnen de bebouwde kom is de richtsnelheid - zoals ook via de wegcode bepaald - normaal gezien 50 km/h maar lokale factoren kunnen ertoe leiden dat er een andere snelheidslimiet wordt ingesteld (zowel naar boven als naar beneden). Het typische voorbeeld waaraan gedacht kan worden, is een zone 30 schoolomgeving maar bepaalde andere lokale karakteristieken kunnen ook een zone 30 verantwoorden. Momenteel heeft het AWW daar geen specifieke criteria over.

Uit mijn antwoord op deelvraag 1 blijkt dat er (meestal) wel wordt ingegaan op de vraag. Er dient echter altijd aandacht te gaan naar een zelfverklarend wegbeeld die de lagere snelheid ondersteunt en er moet ook vermeden worden dat het verkeer op de gewestweg geen sluiproute zal nemen op andere minder geschikte wegen. Daarom ben ik van mening dat de lokale kennis essentieel is.

3. Momenteel is er een werkgroep bezig met het opstellen van inrichtingsprincipes voor de nieuwe wegcategorisering (hierin zetelen vertegenwoordigers van AWW, departement Mobiliteit en Openbare Werken, departement Omgeving, De Lijn, De Werkvennootschap en De Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten). Eerder dit jaar werden de inrichtingsprincipes voor de Europese en Vlaamse hoofdwegen afgerond. Het traject voor het dragend wegennet en dus de Regionale en Interlokale wegen is momenteel nog lopende. Daarin zal ook aandacht gaan naar de ontwerpsnelheid van beide categorieën en zal worden opgenomen dat lokale factoren een lagere of hogere ontwerpsnelheid kunnen verantwoorden.