

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1290
van **ORRY VAN DE WAUWER**
datum: 9 juni 2021

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

Gemengd auto- en tramverkeer - Verkeersremmende maatregelen

Antwerpen is de eerste stad in Vlaanderen waar alle woonwijken een snelheidsregime hebben van maximaal 30 kilometer per uur. Enkel op de grote verkeersassen wordt een snelheid van 50 kilometer per uur of uitzonderlijk 70 kilometer per uur toegestaan.

Om deze snelheid van 30 kilometer per uur te waarborgen, worden steeds meer locaties voorzien van snelheidsremmende of -milderende maatregelen. Dit is nog niet het geval in straten met gemengd wagen- en tramverkeer, zonder aparte trambedding. Snelheidsdrempels en tramsporen zijn immers niet compatibel.

1. Zijn snelheidsremmende maatregelen voor wagens mogelijk op baanvakken waar tram- en autoverkeer gemengd gebruik van maken? Zijn er snelheidsremmende maatregelen die al gebruikt worden in dergelijke straten?
2. Als er geen snelheidsremmende maatregelen voorzien worden in straten met gemengd tram- en autoverkeer, werd dan al onderzocht welke technische ingrepen of maatregelen genomen kunnen worden? Zijn er voorbeelden of good practices van dergelijke situaties in het buitenland?
3. Kan de minister een overzicht geven van straten in de zones 30 van de stad Antwerpen waar sprake is van gemengd auto- en tramverkeer? Is in die straten sprake van verkeersremmende maatregelen voor wagens? Is een eventuele snelheidsproblematiek bekend op die locaties? Werden al (proactief) snelheidsmetingen uitgevoerd in de desbetreffende straten?
4. In enkele straten in Antwerpen wordt door buurtverenigingen geijverd voor handhaving en het afdwingen van de zone 30 in hun straat, wat tot dusver niet mogelijk blijkt door de aanwezigheid van tramsporen.

Op welke manier kan aan de vraag van deze inwoners tegemoetgekomen worden?

ANTWOORD

op vraag nr. 1290 van 9 juni 2021

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. In straten met tramsporen is het onmogelijk om de gebruikelijke snelheidsremmers – denk aan plateaus, drempels, rijbaankussens, wegversmallingen – aan te brengen. Wel kan het profiel van een straat zo worden ontworpen of ingericht dat het duidelijk is dat 30km/u de snelheidslimiet is, bijvoorbeeld door een smal profiel te hanteren en verticale elementen zoals bomen aan te brengen links en rechts van de rijbaan.

Er kan uiteraard ook steeds worden ingezet op sensibilisering en handhaving. Inzake sensibilisering kan gedacht worden aan snelheidsinformatieborden (SIB's) die bestuurders met een smiley onmiddellijk feedback geven over hun snelheid. Inzake handhaving zijn frequente dan wel permanente (trajectcontroles, flitscamera's) een mogelijkheid als aan bepaalde voorwaarden is voldaan (afspraken met het parket over de op/vervolgving, voldoende lange trajecten), liefst in combinatie met een goede communicatie die sensibiliserend werkt.

Er zijn vaste SIB's (snelheidsinformatieborden) in Vriestraat/Volstraat en Halenstraat.

2. Een maatregel die kan helpen om de snelheden van het gemotoriseerde verkeer beperkt te houden in straten met gemengd tram/autoverkeer is het weren van sluipverkeer. Sluipverkeer is er doorgaans op gefocust om 'tijd te winnen' en vaak geneigd om de snelheidslimiet te overtreden. Door de invoering van een lussensysteem waardoor de route alleen voor bestemmingsverkeer interessant is en trajecten ook wat korter zijn, wordt de te boeken 'winst' door te snel te rijden kleiner. Met circulatiewijzigingen moet echter steeds omzichtig worden omgegaan, omdat daarmee vaak het probleem verschuift naar andere aanliggende straten. Het kan hier immers niet de bedoeling zijn dat een oplossing voor een probleem elders een probleem veroorzaakt.

Een ander optie is gebruik maken van trajectcontrole als de wegsegmenten voldoende lang zijn (circa 700 meter.).

3. Er zijn snelheidsmetingen gebeurd in de meeste straten waar gemengd auto en tramverkeer is. Hieronder een overzicht:

<u>Straat</u>	<u>snelheidsmeting</u>
Kioskplaat	ja
Brederodestraat	ja
Brusselsstraat	neen
Emiel Banningstraat	neen
Volksstraat	ja
Nationalenstraat	neen
Schoenmarkt	ja
Huidevettersstraat	ja
Lange Gasthuisstraat	neen
Lange Leemstraat	neen
Cogels Osylei	ja

Draak-Kleinebeer-Rolwagenstraat	neen
Provinciestraat	ja
Ommeganckstraat	ja
Van Schoonbekestraat	neen
Van Wezenbeekstraat	neen
Rotterdamstraat	neen
Richard-Holland-Spoorstraat	neen
Dambruggestraat	neen
Van Kerckhovenstraat	ja
Halenstraat	ja
Ten Eeckhovelei	neen
Gryspeerstraat	ja
De Berlaimontstraat	neen
Herentalsebaan	ja
Sint Paulusstraat	ja
Minderbroedersrui	ja
Sint Katelijnevest	neen
Wol-Korte Nieuwstraat	neen
Melkmarkt	neen

4. Zie de maatregelen onder de antwoorden op vragen 1 en 2.

In de Halenstraat werd een permanente SIB geïnstalleerd. Daarnaast probeert de stad Antwerpen haar rol op te nemen wat betreft een snellere en bredere implementatie van ISA (Intelligente SnelheidsAssistentie). Wanneer een deel van het wagenpark dat in een stad rondrijdt is uitgerust met de halfopen of gesloten variant, heeft dat een verluwend effect op de totaliteit van het verkeer.

Daarnaast zijn er plannen om gebruikmakend van de depenalisering van lichte overtredingen met GAS-boetes (GAS-5) aan de slag te gaan in de zones 30 in Antwerpen. De voorbereidingen hiervoor lopen nog en er zouden ten vroegste in het voorjaar 2022 concrete resultaten komen.