
OPSCHRIFT

Vergadering van 13 maart 2017

Nummer: 2017_MV_00107

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Isabelle De Clercq: Flitspalen

Raadslid(-leden):

Isabelle De Clercq - N-VA

Bevoegd:

Daniel Termont

OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

Toelichting:

.

Vraag:

De politie gebruikt nu blijkbaar veel kleinere en minder opvallende flitspalen om snelheidsovertreders te vatten.

Had het dan zin om die reuzeflitspaal aan te kopen nu deze absoluut niet makkelijk te plaatsen is en ook erg opvalt ?

Wat is de kostprijs van de diverse flitspalen ?

Hoeveel zijn er actueel in gebruik in Gent ?

In de pers is sprake van 80.000 boetes, zitten de minnelijke schikkingen daarin vervat ?

ANTWOORD

13 maart 2017

De nieuw aangekochte flitstoestellen zijn de REDFLEX NK7. Er werden 2 dergelijke toestellen aangekocht met een kostprijs van +/- 50.000euro/stuk

Van bij het begin is het de bedoeling geweest om minder ongevallen te verwezenlijken door de nieuwste technologie in te brengen door een combinatie van onbemand, langdurig (en meer zichtbaar zoals de LIDAR) en bemant (in aanwezigheid van de Politie vanuit voertuigen, containers etc.) te handhaven door te flitsen.

De Politie meent dat zij hierin vooruitlopers zijn. Het respect voor de zone 30 is alvast voor een deel dankzij de LIDAR.

De nieuwe toestellen moeten vooral toelaten om meer te handhaven op ongeval gevoelige plaatsen en plaatsen waar de LIDAR niet kan geplaatst worden. Enkele jaren geleden bestond deze technologie immers niet.

Beide toestellen werden eind februari geleverd nadat de medewerkers een opleiding hadden genoten. Om de opstelling en werking van de toestellen goed onder de knie te krijgen, zijn de politiemedewerkers diverse opstellingen aan het uittesten op verschillende locaties. Deze testperiode loopt gedurende de maand maart.

Het toestel is geen "mini-LIDAR" zoals het wel eens omschreven wordt.

Een LIDAR werkt met lasertechnologie (Light Detection And Ranging of LaserImagingDetectionAndRanging). De NK-7 werkt met Dual Tracking RADAR (RADIO Detection And Ranging) technologie m.a.w. maakt gebruik van een dubbele radarstraal met hoge meetnauwkeurigheid over een afstand van maximum 6 rijstroken met tegemoetkomend en wegvrijdend verkeer.

De snelheidsradar bepaalt met grote nauwkeurigheid de snelheid van het voertuig, terwijl de tracking radar bijkomende informatie geeft over het doel teneinde de snelheid, rijstrook en – richting ervan te bevestigen.

Deze technologie elimineert de conventionele radar anomalieën (reflexies) De NK7 werkt gelijktijdig in beide richtingen. Afhankelijk van de configuratie is het mogelijk om opnames van voor- en achterzijde van de overtredende voertuigen te maken.

Het toestel kan zeer 'anoniem' ingezet worden (o.a. "Kliko" vuilniscontainer) en werkt met een infraroodflits waardoor het bijna niet door weggebruikers kan opgemerkt worden. Daarnaast kan het ook gemonteerd worden op een driepikkel of in/op een voertuig. Hierdoor kunnen nu bemande snelheidscontroles gebeuren op een groot aantal nieuwe locaties.

Voor acties met interceptie worden ook nieuwe mogelijkheden geboden. Beelden kunnen door het systeem via een 4G verbinding doorgestuurd worden naar een interceptieploeg.

Met het snelheidsbeleid in onze zone wil de Politie vooral komen tot een gedragswijziging bij de bestuurders door heel duidelijk te communiceren over de nieuwe middelen waarmee duidelijk de pakkans vergroot wordt.

Het is nog steeds niet de bedoeling om massa's boetes uit te delen maar om de bestuurders te waarschuwen dat er in Gent altijd wel kans is op een snelheidscontrole en dit niet alleen met de

opzichtelijke LIDAR. Zowel LIDAR als de NK7 is van bij hun komst 'gespot' en circuleren op sociale media. Dit ondersteunt alleen maar onze doelstelling.

Het voordeel van de LIDAR is dat hij 24/24 en 7/7 actief is op een bepaalde locatie, hoofdzakelijk in de zone 30 binnen de stadsring en dit het hele jaar door.

Ondanks dat hij zo duidelijk zichtbaar is werden er het voorbije jaar ruim 36.000 bestuurders beboet door de LIDAR alleen. De LIDAR heeft een preventieve functie maar uiteraard ook een handhavingsrol. De LIDAR is onbemand en enkel het verplaatsen vergt capaciteit. Inmiddels zijn zowel de takelfirma als de medewerkers al geroutineerd in het verplaatsen en loopt dit zeer vlot.

Op het vlak van handhaving werkt de Politie nog steeds met de alom gekende flitspalen die op hun beurt ook een dikke 34 000 bestuurders hebben bekeurd.

De anonieme flitswagens leverden een goede 31.000 boetes op.

Ondanks al hun middelen stelde de Politie vast dat er toch nog locaties zijn waar zij niet kunnen gaan flitsen omdat de locatie zich er niet toe leent om. Bv. onvoldoende opstelplaats voor de LIDAR of voor de flitswagen op de klachtlocatie of op de locatie die ongevalsgevoelig is of omdat er kans is op reflexies door metalen poorten, boten, afsluitingen of vangrails en dat de flitswagen met gewone radartechnologie niet kan gebruikt worden. Of onder een brug of waar een opstelplaats te ver van de rijbaan ligt voor goede metingen met een flitswagen en geen ruimte voor de LIDAR.

De Politie wil hun flitsbeleid op punt stellen door deze pijnpunten aan te pakken.

De nieuwe flitstoestellen kunnen gemakkelijk op de R4 ingezet worden, op de Hundelgemsesteenweg onder een brug, op de middenberm Industieweg, naast een boom aan de Elyseese Velden of zelfs in het voetgangersgebied, toekomstig 'erf' zal weldra een testopstelling plaatsvinden.

De Politie wil hun flitsbeleid ook afstemmen met het Parket omwille van het quota en het feit dat zij vooral laagvliegers willen beboeten. De quota van 80.000 is een richtcijfer waar zij de laatste jaren dicht in de buurt van komen en zelfs overschrijden maar dit cijfers is vooral gebaseerd op wat het Parket kan verwerken, een dergelijk 12.000 boetes (15% van quota omdat men ervan uit gaat dat gemiddeld 85% van de boetes betaald worden en de flow naar het Parket de 12.000 niet mag overschrijden).

Als Politiezone is het hun opdracht om maximaal de bestuurder te gaan identificeren vooraleer over te maken aan het Parket. Zij leveren dan ook grote inspanningen om ervoor te zorgen dat merendeel van de boetes betaald worden en/of dat de bestuurder achterhaald wordt zodat bij niet-betaling het Parket kan optreden.

Tot op heden zijn er geen signalen vanuit het Parket dat men deze toestroom niet aan kan.

