

OPSCHRIFT

Nummer: 2013_MC_00273

Onderwerp

doelstelling 500 minder verkeersongevallen - Isabelle De Clercq

Op voorstel van raadslid(-leden):

Isabelle De Clercq - N-VA

OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

Toelichting

x

Vraag

Tegen 2019 wil de Gentse Politie het aantal verkeersongevallen met 500 doen dalen.

Waarom zulk een lage ambitie, terwijl van 2011 tot 2012 het aantal gedaald is met 360, op één jaar tijd?

Waarom wordt bij de ambitie geen onderscheid gemaakt tussen ongevallen met of zonder letsel?

Hoe zal men dat gaan aanpakken, welke concrete en nieuwe maatregelen zullen gebruikt worden?

Hoe zal de aanpak verschillen van de aanpak die tot nu toe gebeurde?

De politie verklaart in de pers dat men de zwarte punten in het verkeer nog moet uitzoeken, maar die zijn toch al lang gekend, waarom dan dergelijke verklaring?

Wat zal men ten aanzien van die zwarte punten concreet gaan doen en binnen welke timing?

Wat zal hier verschillend zijn in aanpak tegenover vroeger?

Hoe ziet men de samenwerking met het Mobiliteitsbedrijf?

Worden er om deze doelstelling te behalen bijkomende middelen uitgetrokken voor politie of voor wegeaanleg?

ANTWOORD

17 april 2013 09:04

In antwoord op uw vragen kan ik u mededelen dat de politie Gent het aantal ongevallen tegen eind 2019 met 500 wenst te verminderen ten opzichte van het jaartotaal 2012.

De politie wenst dit te bereiken door enerzijds de preventieve en repressieve acties te oriënteren op de ongevalsgevoelige plaatsen en tijdstippen en anderzijds door een professioneel advies te formuleren aan de wegbeheerder teneinde infrastructurele maatregelen te kunnen nemen.

Men kan het, gelet op de huidige dalende tendens van het aantal ongevallen, als een “lage ambitie” beschouwen doch men dient voor ogen te houden dat enkel de combinatie van gerichte controles en de juiste infrastructurele maatregelen een impact hebben op het beheersen van ongevallen. Controles alleen bieden geen afdoend soelaas.

Preventie en repressieve maatregelen dienen gebaseerd te zijn op een correcte analyse van de verkeersinformatie in overleg met alle partners. Bovendien zijn infrastructurele maatregelen onderhevig aan budgettaire mogelijkheden.

Er wordt in de doelstelling geen onderscheid gemaakt tussen ongevallen met enkel stoffelijke schade en deze met lichamelijk letsel.

Enkel rekening houden met de ongevallen met lichamelijk letsel beperkt de slagkracht van de inspanningen. Verkeersveiligheid is de som van alle ongevallen.

De aanpak om het doel te bereiken bevat volgende structuur:

1. up-to-date infogaring van alle ongevallen
2. analyse van alle ongevallen
3. oriënteren van preventieve en repressieve acties
4. verstrekken van advies - ter beschikking stellen van deze informatie aan het Mobiliteitsbedrijf
5. Mobiliteitsbedrijf onderzoekt, desgevallend met bijkomend onderzoek conflictsituaties
6. Mobiliteitsbedrijf onderzoekt mogelijkheden tot infrastructurele maatregelen en verstrekt advies aan de wegbeheerder.

Dit is een continu proces teneinde alle zwarte en/of gevaarlijke punten te elimineren.

Het verschil met de vroegere werking is dat er in het verleden geen permanente monitoring werd gehouden van de gevaarlijke punten. Hierdoor waren verkeersacties niet altijd gericht op de gevaarlijke punten. De adviesdoorstroming naar de wegbeheerder krijgt ook een vaste structuur.

De nieuwe werking voorziet een permanente monitoring waardoor sneller kan ingespeeld worden op nieuwe en bestaande verkeersgevaarlijke punten.

De samenwerking met het Mobiliteitsbedrijf zal een gestructureerde vorm krijgen. Het Mobiliteitsbedrijf wordt bestemming van de resultaten van de monitoring van de ongevallen en van de acties waardoor zij een gefundeerd advies kunnen richten, rekening houdend met het mobiliteitsplan, aan de wegbeheerder.

De politie zal extra investeren in een team ‘verder onder vluchtmisdrijf’ en een team ‘analyse/redactie/expertise’.