

OPSCHRIFT

Nummer: 2013_MC_00138

Onderwerp

Handhaving in zone 30 door politiecontroles - Dirk Holemans

Op voorstel van raadslid(-leden):

Dirk Holemans - Groen

OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

Toelichting

Het dodelijk fietsongeval van donderdag 7 februari jl. aan het Zuid heeft elkeen begaan met verkeersveiligheid in Gent geraakt. De fietster reed reglementair op de kiss-and-ridezone waar 30 kilometer per uur de snelheidslimiet is.

Uiteraard kan men nooit helemaal voorkomen dat autobestuurders onder invloed de verkeersregels met voeten treden. En dus ook niet op een plek als het Zuid, waar duizenden mensen elke dag passeren. Maar de uitbaters van het koffiekraampje voor de bibliotheek verklaarden in de pers wel dat 'roekeloze chauffeurs schering en inslag zijn op die plek'. Sommige chauffeurs nemen 'vaak de bocht met scheurende banden. Dat zijn levensgevaarlijke situaties voor de voetgangers en fietsers.'

Deze getuigenis roept de vraag op of er niet meer moet worden ingezet op handhaving in de zone 30. Want al zijn er op heel wat plaatsen in de stad nog investeringen nodig om de leesbaarheid van de weg af te stemmen aan het snelheidsregime, dan nog is het de chauffeur die finaal de beslissing neemt hoe snel hij of zij rijdt. En daarbij speelt handhaving (en de wetenschap dat daar sterk wordt op ingezet) een belangrijke rol.

In 2011 bleek uit een analyse van de cijfers van de Gentse politie dat tijdens de eerste drie maanden van dat jaar maar liefst 64 procent van de gecontroleerde chauffeurs een boete kregen wanneer de politie flitste in de zone30. Het is duidelijk dat de handhaving van de snelheid in de zone 30 permanente beleidsaandacht verdient.

Vraag

Graag had ik van de burgemeester vernomen:

1. Welk percentage van gecontroleerde chauffeurs in 2012 een boete kreeg wanneer de politie flitscontroles deed in de zone 30?
2. Welke extra inspanningen er mogelijk zijn om de handhaving in zone 30 te versterken?

ANTWOORD

20 februari 2013 09:08

Vraag 16 en 17 worden samen beantwoord

Antwoord dhr. Burgemeester

In 2012 werden door de verkeersdienst, team camera's 23.982 voertuigen effectief gecontroleerd in de zones 30. Dit leverde 8660 overtredingen op, zijnde 36,1 %. In totaal spendeerde het team camera's hier 386 uren aan.

Het afdwingen van een snelheidsregime is echter niet vanzelfsprekend. Buiten het plaatsen van een bord met snelheidsbeperking dienen infrastructurele maatregelen het naleven van deze beperking te ondersteunen. Controles verrichten op een plaats waar de infrastructuur een hoger snelheidsregime suggereert wordt maatschappelijk niet aanvaard.

Gezien de grote vraag naar snelheidscontroles gaat de politie gestructureerd tewerk door samen te werken met het mobiliteitsbedrijf.

Alle vragen tot snelheidscontrole komen eerst terecht bij het mobiliteitsbedrijf, die een meting doet door middel van plaatsing van een preventieve snelheidsmeter. die snelheid meet van voorbijrijdende voertuigen en het aantal snelheidsovertredingen registreert. Pas wanneer er inderdaad een snelheidsprobleem blijkt zal door de politie overgegaan worden tot effectieve controles.

Zo kan de verkeersdienst zich meer oriënteren op die plaatsen waar de veiligheid in het gedrang komt. Daarenboven worden de flitslocaties steeds besproken met het politieparket om een afdoende vervolgingsbeleid te garanderen.

De extra inspanningen die de verkeersdienst in 2013 gaat leveren zullen gebaseerd zijn op twee principes:

- Om de vele aanvragen van burgers naar snelheidscontroles in hun straat gestructureerd te laten verlopen zal eerst een preventieve meting gebeuren door het mobiliteitsbedrijf. Vanaf een overtredingspercentage van 25 % (van de V85-norm) zal het team camera's gesolliciteerd worden om effectieve controles te verrichten. Hiermee gepaard gaand zal een advies tot het aanpassen van de infrastructuur (snelheidsremmers) gericht worden aan de wegbeheerder.

- Om effect te bekomen op het aantal ongevallen worden de snelheids- en alcoholcontroles georiënteerd op die plaatsen waar de ongevallen zich het meest voordoen en op tijdstippen waar

het risico op die ongevallen gevoelig stijgt (uitgangsbuurt, evenementen, weekends,...).
