



## **Opschrift**

Vergadering van 16 maart 2021

Nummer: 2021\_MV\_00102

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Stijn De Roo: Preventie snelheid zone 30

Raadslid(-leden):

Stijn De Roo - CD&V

Bevoegd: Filip Watteeuw

## **Omschrijving van de vraag**

**Toelichting:**

Het afdwingen van de snelheidsbeperking in zones 30 in onze stad is een oud zeer.

Onder meer in de Heerweg-Zuid in Zwijnaarde worden de regels door vele bestuurders met de voeten getreden. Niet enkel personenwagens en vrachtwagens rijden er te snel, ook de bussen van De Lijn en de wagens van IVAGO houden zich niet aan de voorgeschreven snelheid. Met name in de onmiddellijke omgeving van de bibliotheek, waar ook veel schoolgaande kinderen oversteken, zorgt dat voor verkeersonveiligheid.

Uit mijn schriftelijke vraag aan de burgemeester (2021\_SV\_00046) blijkt een overtredingsgraad tussen 20 en 30% eerder de regel dan de uitzondering. Dit is zonder enige twijfel een onderschatting: waar er gemeten is, wordt immers geparkeerd langs de kant van de weg en kunnen twee wagens elkaar niet kruisen.

Maar deze zone in Zwijnaarde is niet de enige. De politie doet de nodige controles op de gekende punten, maar het afdwingen zonder infrastructurele maatregelen die de snelheid automatisch remmen blijft een pijnpunt.

**Vraag:**

1/ Kan de schepen meer uitleg geven over de samenwerking tussen politie en mobiliteitsbedrijf met betrekking tot preventie voor de snelheidsbeperking in de zone 30? Vindt hierover structureel overleg plaats?

2/ Wat is de visie van de schepen op het evenwicht tussen preventie en handhaving in zones 30?

3/ Hoe kijkt de schepen naar de vraag naar bijkomende zones 30 enerzijds en de moeilijke handhaving en trage infrastructuurwijzigingen anderzijds?

4/ Kan het mobiliteitsbedrijf nog meer inzetten op permanente snelheidsindicatieborden, waarvan de meetgegevens kunnen aangewend worden om handhaving te sturen?

5/ Specifiek voor de Heerweg-Zuid: kunnen bijkomende initiatieven worden genomen, zoals het plaatsen van snelheidsindicatieborden (bv. ter hoogte van de bushalte stadinwaarts)?

## **Antwoord**

Het Mobiliteitsbedrijf en de lokale politie hebben een regelmatig strategisch en operationeel overleg. Op deze overlegmomenten komen allerlei zaken aan bod. Dit zijn o.a. ook agendapunten met betrekking tot snelheidsbeleid. Daarnaast gebeurt er ook data-uitwisseling rond snelheidsgegevens.

Mr De Roo, u vraagt naar mijn visie op preventie en handhaving, maar er zijn 3 belangrijke elementen: preventie, handhaving én sensibilisatie.

Wat preventie betreft denken we meestal aan infrastructuur en de manier waarop de weg is aangelegd. Idealiter willen we de gewenste snelheid realiseren door een intuïtief straatbeeld. Bij heraanleg houden we in de opmaak van het ontwerp rekening met de gewenste snelheid. Maar de cyclus voor straten heraanleg is 50 jaar. Daar waar nog geen heraanleg in de nabije toekomst gepland staat, kunnen we tijdelijke snelheidsremmende maatregelen nemen. De vraag hiernaar is echter veel groter dan wat we kunnen uitwerken.

Naast preventie is ook sensibilisatie zeer belangrijk. Zeker bij de invoering van nieuwe snelheidsregimes. Dit doen we aan de hand van snelheidsindicatieborden, we versturen een bewonersbrief naar de mensen die in de nieuwe snelheidszone wonen en bewoners kunnen ook gratis vouwborden afhalen om de zone 30 onder de aandacht te brengen. Dit zijn acties vanuit Mobiliteitsbedrijf. Het Mobiliteitsbedrijf zet haar snelheidsindicatieborden altemeer in, om zo op meer locaties bestuurders te sensibiliseren.

Handhaving dan. De lokale politie staat in voor permanente handhaving van alle snelheidsregimes (al dan niet recent gewijzigde regimes). Dit is absoluut ook noodzakelijk. De lokale politie voert veel snelheidscontroles uit, zowel met de lidar (superflitspaal) als anoniem. Dit zijn natuurlijk telkens momentopnames. In straten met een groot snelheidsprobleem komt de politie vaker. Het Mobiliteitsbedrijf, in samenwerking met de politie, werkt momenteel ook aan een project dat ook op stadswegenis trajectcontrole zal voorzien. Ik hoop dat dit op korte termijn kan.

Wat Heerweg-zuid betreft zullen we de snelheidsindicatieborden op deze locatie nogmaals in onze planning opnemen. We dienen wel telkens na te gaan of het ook technisch haalbaar is om een snelheidsindicatiebord op een bepaalde locatie te plaatsen.

Tot slot wil ik nog even stilstaan bij het belang van aangepaste snelheid. 30km/u of 50/u maakt een zeer groot verschil. *Als je als voetganger of fietser wordt aangereden door een auto die 50km/u rijdt heb je zo'n 30% overlevingskans. Dat is zeker zo met de SUVs die zo hun opgang maken. Deze zijn zeer gevaarlijk voor voetgangers en fietsers. Dat is minder dan 1 kans op 2...Indien je als voetganger of fietser zou aangereden worden door een auto die 30km/u rijdt heb je 90% overlevingskans.* Daarom kiezen we in woonomgevingen voor 30km/u en geen 50km/u. In de beleidsnota die later vanavond wordt besproken is dan ook opgenomen dat we binnen de hele bebouwde kom zone 30 zullen uitrollen.

---