



Opschrift

Vergadering van 13 september 2022

Nummer: 2022_MV_00435

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Joris Vandenbroucke: De inzet van onbemande camera's om vrachtwagens te weren

Raadslid(-leden):

Joris Vandenbroucke - Vooruit

Bevoegd: Filip Watteuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

Iedereen is het erover eens dat zwaar verkeer en zachte weggebruikers best zoveel mogelijk gescheiden worden van elkaar. Jaarlijks vallen er in ons land honderden ongevallen met vaak zware gevolgen te betreuren door conflicten tussen deze twee categorieën weggebruikers. In 2019 stierven 99 voetgangers en fietsers en 11 vrachtwagenchauffeurs bij 1977 ongevallen waarin beide categorieën betrokken waren. 406 mensen raakten gewond.

Omdat een permanent doorgangsverbod (met aangepaste infrastructuur) niet altijd mogelijk is, hanteren steden en gemeenten venstertijden om het vrachtverkeer tijdens bepaalde periodes van de dag te weren, bijvoorbeeld in het centrum of in de buurt van scholen.

Een doorgangsverbod wordt aangegeven door bord C23 in combinatie met een onderbord dat aangeeft op welke type vrachtwagens het verbod van toepassing alsmede de uren tijdens dewelke het verbod geldt. De handhaving daarvan was echter problematisch. Inbreuken kunnen enkel correct geregistreerd worden door een politie-agent die er postvat. Een erg arbeidsintensieve en weinig efficiënte methode.

Op 14 juli keurde de Kamer een wetsvoorstel van ondergetekende goed dat de inzet van onbemande camera's mogelijk maakt om het doorgangsverbod voor vrachtwagens te controleren. Hierdoor verhoogt de pakkans gevoelig, wat een positief effect heeft op het respecteren van de regels en dus ook op de verkeersveiligheid. (Er is ook een KB klaar dat de betekenis van bord C23 actualiseert : voortaan slaat dat op de maximaal toegelaten massa van een voertuig, in plaats van de massa in beladen toestand. Of een vrachtwagen leeg of beladen rondrijdt, is immers niet relevant vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid)

Ik denk dat de combinatie van de geactualiseerde betekenis van bord C23 (doorgangsverbod voor vrachtwagens) en geautomatiseerde controles door onbemande camera's perspectieven biedt om de verkeersveiligheid in onze stad verder te verhogen.

Vraag:

- Op welke manier worden vrachtwagens vandaag in Gent geweerd uit bepaalde straten/zones?
- Hoe staat de schepen tegenover de inzet van onbemande camera's om een doorgangsverbod voor vrachtwagens te controleren?

Antwoord

Vrachtverkeer dat zich mengt met voetgangers en fietsers is echt wel een probleem, ik maak mij daar zorgen over.

Ik ben dan ook voorstander van maatregelen die dit kunnen controleren en tegen gaan, zoals de onbemande camera's.

Helaas geeft men ons bij politie en parket al langer aan over te weinig capaciteit te beschikken om de boetes van camera's voor vrachtwagenverboden te verwerken. Ik vind dat zeer jammer.

Men kan maar een bepaald aantal boetes verwerken. Dat is een rem op het werken aan veiligheid.

Vanuit de Stad werken we daarom **ook** op een aantal andere pistes:

De Stad werkt al langer met het charter werftransport, waarbij de bouwondernemingen zich engageren om niet tijdens de schoolspitsen in schoolomgevingen en op schoolroutes te rijden. Daar hoort een kaart bij met te mijden routes.

We merken dat het charter niet voldoende marcheert, niet wordt nageleefd. Het blijkt te vrijblijvend. Wurftransport is ook maar een deel van al het vrachtwagenverkeer op Gents grondgebied.

Daarom gaan we inzetten op bebording.

Tot nu toe, zoals u zelf ook stelt, moest de politie elke vrachtwagen gaan wegen om een overtreding vast te stellen. Door de definitie van het massa-onderbord bij de C23 te wijzigen van 'massa in beladen toestand' naar 'maximaal toegelaten massa' kan de politie overtredingen op bebording voortaan makkelijker gaan vaststellen op basis van boorddocumenten en bestraffen.

Het mobiliteitsbedrijf is nu bezig met de uitwerking van bebording in schoolomgevingen en op schoolroutes om vrachtverkeer zoveel mogelijk te weren tijdens de schoolspitsen.

Nu de handhaving door de wetwijziging makkelijker is gemaakt, biedt dit meer mogelijkheden om dit soort verboden in schoolomgevingen en op schoolroutes aan te brengen en ook af te dwingen. We zijn hiervoor in overleg met de transportsector en de politie.

Bij wegenwerken leggen we waar nodig ook in de vergunning voor de inname en in de signalisatievergunning de verplichting op om een vrachtwagenverbod tijdens de schoolspits te hanteren. Wij deden dit bijvoorbeeld recent nog bij de Verapazwerf.

En ook Vlaams zijn er hefbomen. Ik vroeg in een brief aan minister Peeters om de kilometerheffing voor vrachtwagens te onderzoeken op de R40. Enkel R4 west heeft km-heffing, niet voor R4 West en R40. Vrachtverkeer kan zo km-heffing vermijden. Vrachtwagens die geen bestemming hebben horen niet thuis op de R40.
