

Beleidsnota inzake verkeersveiligheid 2018-2020

Gemeente Schaarbeek

INHOUD

MET DANK AAN	3
INLEIDING	4
A. AANPASSINGEN VOOR MEER VEILIGHEID	5
A.1. Aanpassingen voor voetgangers en fietsers	5
A.2. Beveiliging van kruispunten en snelheidsbegrenzers	5
A.3. Respecteren van de bestaande infrastructuur	6
A.4. Permanente evaluatie van de bestaande aanpassingen	6
B. PREVENTIEVE MIDDELEN	8
B.1. Beveiliging van de schoolomgevingen	8
B.2. Preventieve snelheidsmeters	8
B.3. Preventieve acties op het terrein	9
B.3.1. Voorkomen van risicogedrag.....	9
B.3.2. Sensibilisering van de schoolgaande jeugd	10
B.4. Beheer van bouwterreinen	11
C. REPRESSIEVE MIDDELEN	12
C.1. Repressieve radars	12
C.2. Repressieve acties op het terrein	12
C.2.1. De interventies door de politiediensten.....	12
C.2.2. De interventies door de gemeentediensten	13
D. ANDERE MIDDELEN	15
D.1. Werkgroepen	15
D.2. Statistieken	15
E. NIEUWE MAATREGELLEN	16
E.1. Plan zone 30	16
E.2. Ongevallenrapporten	16
E.3. Verhoging van de middelen	17
E.4. Optimalisatie van de bronnen	18
E.5. Intensivering van de controles	19
E.6. Bijkomende radars	21
E.7. Spaanse pinkers	21
E.8. Verlichting zebrapaden	21
E.9. Optimalisatie van de communicatie	22
E.10. Burgerparticipatie	22
BESLUIT	24

MET DANK AAN

Deze beleidsnota is het product van een nauwe samenwerking tussen de gemeente Schaarbeek en de politiezone Brussel-Noord.

Zonder de inspanningen van de hierna genoemde teams zou ze het daglicht niet hebben gezien:

- **de dienst voor Mobiliteit**, in het bijzonder Amélie Grégoire en Benoit Velghe
- **de dienst Openbare Wegen en zijn Studiebureau**, in het bijzonder Koen De Smet van Damme
- **de dienst van de Gemeenschapswachten**, in het bijzonder Philippe Lamens
- **de Kabinetschef van de Burgemeester**, Bernard Clerfayt
- **de Kabinetschef van de Schepen voor Mobiliteit**, Denis Grimberghs
- **de Kabinetschef van de Schepen voor Openbare Werken**, Vincent Vanhalewyn
- **de politiezone** en in het bijzonder Frédéric Dauphin, Benoit Blanpain, Sabine Flamend, Werner De Coninck, Audrey Dereymaeker, Louise Weber, Laurent Lienard en Catherine Buggenhout

INLEIDING

De gemeente Schaarbeek voert een daadkrachtig beleid inzake de herinrichting van de openbare ruimte, de beveiliging van de kruispunten en de verbetering van de voetgangers- en fietserszones. Sinds 2010 bestaat er een gemeentelijk mobiliteitsplan dat op heden voor 85% is uitgevoerd. Op dit moment wachten de gemeentediensten het nieuwe gewestelijke mobiliteitsplan *Good Move* af om het te kunnen omzetten naar een nieuw lokaal mobiliteitsplan.

Tezelfdertijd werd door de politiezone vastgesteld dat de voornaamste bezorgdheden van de inwoners de snelheid, de agressie achter het stuur, het asociaal parkeren en de geluidsoverlast zijn. In 2017 heeft ze daarom besloten om bovenop haar dagelijkse taken een ambitieus verkeersactieplan in te voeren.

Desondanks waren er recent enkele dramatische incidenten te betreuren. Deze hebben een aantal burgers wakker geschud en geleid tot vraagtekens bij de verkeersveiligheid.

De gemeente Schaarbeek wil nu met deze beleidsnota in samenwerking met de politiezone krachtdadig reageren op het geweld op de weg.

De beoogde uitdagingen van dit actieplan zijn de volgende:

- het welzijn en de veiligheid verzekeren van de Schaarbekenaren en van bezoekers tijdens hun verplaatsingen binnen de openbare ruimte;
- de subjectieve en objectieve veiligheid verbeteren (veiligheidsgevoel resp. drastische daling van het aantal ongevallen);
- de meer kwetsbare weggebruikers beschermen: voetgangers en fietsers (vooral kinderen en bejaarden), motorrijders en mensen met beperkte mobiliteit;
- samenwerken met de wijkbewoners en de verenigingen om de automobilisten en andere gebruikers van de openbare ruimte te sensibiliseren.

Op basis van deze doelstellingen bevat de beleidsnota reeds ingevoerde zaken (aanpassingen, preventie- en repressiemaatregelen) alsook een reeks nieuwe maatregelen voor een grotere efficiëntie in de strijd tegen de onveiligheid op de weg.

De gemeente Schaarbeek wil zich dus inschrijven in een zero-visie. Aan de ene kant door het inzetten van alle mogelijke middelen en competenties om niet langer gewonden of doden op haar grondgebied te moeten betreuren en aan de andere kant om eveneens een zerotolerantie toe te passen voor verkeersagressie.

A. AANPASSINGEN VOOR MEER VEILIGHEID

A.1. Aanpassingen voor voetgangers en fietsers

De gemeente Schaarbeek schenkt in het bijzonder aandacht aan de actieve weggebruikers en de samenwerking tussen hen. Wanneer een voetpad of een deel van de openbare weg moet worden vernieuwd, wordt meestal bestudeerd hoe men door een vernieuwde bestemming deze gebruiksvriendelijker kan maken en een fietspad kan integreren wanneer de ruimte op de betreffende locatie het toelaat.

De renovatie van voetpaden biedt de voetgangers meer comfort en veiligheid. Er zijn reeds veel middelen vrijgemaakt om zo snel mogelijk de voetpaden te vernieuwen die in bedenkelijke staat verkeren. Op 1 januari 2018 bevond 22% van alle voetpaden zich in slechte staat, ja zelfs in gevaarlijke staat. Dankzij de investeringen uit het gemeentelijk voetpadenplan zullen er tegen eind 2024 geen voetpaden in slechte staat meer zijn. Dit investeringsplan voorziet inderdaad in een jaarlijks budget van 600 000 tot 800 000 euro voor de ambtsperiode 2012-2018. Hierbij komen nog de renovatiewerken die werden uitgevoerd in het kader van de wijkcontracten.

Op het vlak van aanpassingen voor de fietsers is er momenteel:

- 25 km eenrichtingsstraten met snelheidsbeperking. Hiermee zijn de mogelijkheden op het grondgebied van Schaarbeek zo goed als allemaal benut.
- 9,5 km fietspaden. Bedoeling is om deze aanpassingen uit te breiden door actieve mobiliteit aan te moedigen en opvallendere wegmarkeringen aan te brengen op drukke plaatsen (en op wegen waar het profiel het toelaat) (Portaelsstraat, Eugène Demolderlaan, ...).
- 53 km fietssuggestiestroken. Ook daar zullen de wegmarkeringen op risicoplatsen worden geaccentueerd (Linthoutstraat, Navezstraat, ...).
- 5 regionale en 2 gemeentelijke fietsroutes doorkruisen de gemeente. Deze zijn uitgeroepen en leiden de fietser langs veiligere trajecten. Tegen eind 2018 zal een 3^e gemeentelijke fietsroute beschikbaar zijn.

A.2. Beveiliging van kruispunten en snelheidsbegrenzers

De beveiliging van de kruispunten vormt prioriteit en de gemeente wil die verbeteren door:

- op die plaatsen de voetpaden te verbreden. Zo worden tegelijkertijd de oversteekplaatsen minder breed en zijn de voetgangers ook beter zichtbaar. Op 1 januari 2018 waren 405 van de 456 kruispunten onder handen genomen, waarvan 316 op de gemeentewegen (92%) en 89 op de gewestwegen (80%). De 51 gemeentelijke kruispunten die nog niet perfect beveiligd werden, zullen dit tegen eind 2019 wél zijn. Sommige zullen zo snel mogelijk voorlopig worden aangepast.
- waar nodig verkeersdrempels aan te brengen die de snelheid remmen. Tussen 2012 en 2017 werden 20 kruispunten heringericht met verkeersdrempels, en op de wegen werden 10 snelheidsbegrenzers geplaatst. In 2018 werden 8 kruispunten heringericht met verkeersdrempels, en op de wegen werden 5 snelheidsbegrenzers geplaatst.



Voorbeeld van herinrichting tot “voetpadverbreding” op de hoek van de Henri Staquetstraat en de Paul Devignestraat, waardoor het probleem van het wildparkeren wordt opgelost.

Daarenboven zal er eveneens een reflectie plaatsvinden over de conflictkruispunten voor wat betreft de verkeerslichten binnen de werkgroep mobiliteit (zie D.1 « Werkgroepen »). Hiermee worden kruispunten bedoeld waar de automobilisten afslaan bij groen licht terwijl op dat ogenblik ook voetgangers de oversteekplaats gebruiken bij groen licht. Dit kan bij de automobilist de indruk wekken dat hij zonder twijfelen mag aanzetten terwijl hij toch de aandacht moet behouden voor de voetgangers die dan gaan oversteken.

A.3. Respecteren van de bestaande infrastructuur

Bepaalde infrastructuur wordt niet gerespecteerd (doorgangen voor de hulpdiensten, oversteekplaatsen voor voetgangers, ...). De gemeente wenst hiertegen op te treden en plaatst daarom voorzieningen aangepast aan elke situatie. Afhankelijk van de omstandigheden van elke situatie worden paaltjes, gele lijnen, hindernissen of ook fietsbogen aangebracht om de bestaande infrastructuur op de juiste manier te doen gebruiken.

De fietsbogen zijn enkel bedoeld voor de “voetpadverbredingen” (of “uitspringende voetpaden”) en in de buurt van zebrapaden, om zo het voetpad te beschermen en toch nog mogelijkheden voor fietsparkeerplaatsen te bieden. De paaltjes en hindernissen “Sint-Andrieskruis” worden eveneens gebruikt ter bescherming van de voetpaden. Bovendien worden de voetgangers door deze hindernissen naar de juiste oversteekplaats gedwongen.

A.4. Permanente evaluatie van de bestaande aanpassingen

De gemeentediensten streven ernaar om in samenspraak met de politie de bestaande aanpassingen die als problematisch worden bestempeld, opnieuw onder de loep te nemen. Bijvoorbeeld wanneer het beoogde effect niet wordt bereikt of wanneer men constateert dat de openbare ruimte slecht wordt gebruikt (snelheidsremmer die heel hoge snelheden niet verhindert, niet-nageleefde verboden rijrichting, ...). Heel bijzondere aandacht wordt besteed aan buurtbewoners die problemen signaleren of wanneer er ongevallen gebeuren.

Op basis van de verkregen deskundigheid inzake mobiliteit en aanpassing van de openbare ruimte worden verschillende mogelijkheden bestudeerd, werkwijzen uiteengezet en een interventie gepland. Dit soort dossiers wordt met name besproken op de vergaderingen van de werkgroep Mobiliteit (cf. “D.1. Werkgroepen”).

B. PREVENTIEVE MIDDELEN

B.1. Beveiliging van de schoolomgevingen

De gemeente Schaarbeek en de politiezone schenken bijzonder veel aandacht aan de schoolomgevingen, waar heel veel kinderen langs komen.

Dankzij een initiatief gefinancierd door Beliris zijn sinds juni 2002 in Schaarbeek de aanpassingen in 13 schoolomgevingen herbekeken: een “verhoogde oversteekplaats” waardoor voetgangers aan de school veilig kunnen oversteken, PBM-tegels, fietsparkeerplaatsen, uitbreiding van voetpadverbredingen, ...

Niet te vergeten zijn de Gemeenschapswachten die zich ophouden in de buurt van de 34 lagere scholen om vóór en na school de voetgangers veilig te helpen oversteken. In totaal betekent dit jaarlijks meer dan 11 000 uren zichtbare aanwezigheid voor preventie en veiligheid op gevoelige plaatsen.

Tegelijkertijd is de gemeente Schaarbeek al een “schoolstraat”-pilotproject opgestart aan de Raymond Foucartlaan. Deze maatregel houdt in dat bij het begin en aan het einde van de lessen de straat wordt afgesloten voor het autoverkeer. Hij versterkt niet alleen de veiligheid, maar reduceert ook de negatieve impact op de luchtkwaliteit. Het invoeren van deze maatregel voor de Verwéestraat en een gedeelte van de Groenstraat zal gebeuren tegen het begin van het schooljaar op 1 september 2018. De andere schoolsites zullen nog grondig worden bestudeerd, met focus op de Grote Bosstraat, de Landbouwstraat, de Ernest Renanlaan en de kant van de Leopold III-laan vóór gemeenteschool nr. 16.

Sinds 1 september 2017 heeft de gemeente Schaarbeek 11 schoolzones opgesteld. Deze nieuwe zones zijn bedoeld voor het afzetten en ophalen van leerlingen vlak bij de ingang van de school, door auto's van ouders of door schoolbussen. Deze nieuwe reglementering voorziet een parkeerboete van 100 euro voor langdurig parkeren op deze plaats. Bedoeling is het dubbel parkeren vlak bij scholen te beperken door middel van een maatregel die intensief wordt gecontroleerd door de gemeentelijke concessiehouder (Rauwers). Vanaf 1 september 2018 worden deze zones uitgebreid naar 13 nieuwe scholen.

B.2. Preventieve snelheidsmeters

Momenteel beschikt de wegenservice over 19 preventieve radars (snelheidsindicatoren en -meters). Renovatie van een deel ervan staat voor binnenkort gepland. Het is de bedoeling om nog veel meer dergelijke toestellen te voorzien om te kunnen voldoen aan de vraag naar informatie en preventie in het kader van de uitbreiding van de zones 30. Bovendien kan men dankzij de door het toestel verzamelde gegevens een beter beeld krijgen van de klachten over overdreven snelheid en hier een gepaste oplossing voor aanbrenge.

Daarom zal een leasingcontract worden aangegaan voor het plaatsen en onderhouden van een nog groter aantal preventieve radars. Door deze bijkomende toestellen zal er beter kunnen worden gecommuniceerd over reglementswijziging, vooral over wegen waar routes van openbaar vervoer lopen (moeilijk te nemen snelheidsbegrenzers) en over wegen waar reeds herhaaldelijk overdreven snelheid is vastgesteld waarvoor de gemeente reeds klachten heeft ontvangen.

B.3. Preventieve acties op het terrein

De gemeente Schaarbeek en de politiezone vinden geen inspanning te veel om de weggebruikers op het rechte pad te brengen.

Hierbij een overzicht van de huidige acties door politieagenten, gemeenschapswachten en de gemeentedienst Mobiliteit.

B.3.1. Voorkomen van risicogedrag

Tweemaal per maand worden door de politiezone op het hele grondgebied de **“Ciao”**-acties gevoerd. Alle politiefunctionarissen nemen eraan deel, dus niet enkel de verkeersteams. Deze operaties willen de bestuurders sensibiliseren inzake snelheid, hinderlijk parkeren, gsm-gebruik achter het stuur, ... Wanneer een inbreuk wordt vastgesteld, sluit de politie een overeenkomst met de bestuurder: ofwel de boete betalen, ofwel een video bekijken met uitleg over gevaarlijk rijgedrag.

Bovendien kan men door frequente politiepatrouilles een betere controle uitoefenen in de risicostraten die als dusdanig door de politiezone en de gemeentediensten werden geïdentificeerd. De bedoeling van deze patrouilles is om de strijd aan te binden tegen het hinderlijk parkeren en het dubbel parkeren. Een eerste maal rijdt een patrouille preventief door deze straten, nadien volgt de repressieve fase. Bovendien heeft de aanwezigheid van de politie een ontradend effect en worden onburgerlijke daden vermeden.

“Het is niet alleen het eerste wat telt” is een project van de politiezone dat ouders en kinderen sensibiliseert om goed gedrag aan te leren. Deze operatie gebeurt aan de scholen en benadrukt het hinderlijk parkeren, ongepast rijgedrag en de veiligheidsgordel. Er wordt ook overleg gepleegd met de schooldirecties en de ouderverenigingen om oplossingen te zoeken voor de verkeersproblemen. Dit optreden komt bovenop de politieaanwezigheid aan de scholen op 1 september. Belangrijk om te vermelden is dat de politiezone Brussel-Noord de enige is uit het hele Brusselse Gewest die bij het begin van het nieuwe schooljaar twee politieagenten posteert aan alle scholen in het grondgebied.

Op het vlak van communicatie heeft de politiezone twee soorten **flyers** ontworpen. Met de eerste willen ze de ouders bewust maken van de gevaren op de weg aan de scholen. Deze flyer wordt uitgedeeld tijdens de operaties op 1 september en **“Het is niet alleen het eerste wat telt”**. Met de tweede willen ze de zwakke weggebruikers sensibiliseren (dragen van helm, fluohesjes, bescherming, gevaren van buitenaf die je niet opmerkt door muziek of het gebruik van een gsm, verkeersregels, ...). Deze wordt driemaal per jaar uitgedeeld tijdens specifieke acties.

Bovendien werd in 2018 door de politiezone ook een **affichecampagne** gelanceerd in **kinderdagverblijven**. Hiermee wil men de ouders wijzen op het belang om hun kind vast te maken in de wagen. Deze campagne wordt in alle op het grondgebied geregistreerde kinderdagverblijven gevoerd.



Tegelijkertijd voeren de **gemeenschapswachten** het hele jaar door preventieacties inzake verkeersveiligheid. In 2017 werden dankzij 5 uitgevoerde acties 7 551 weggebruikers gesensibiliseerd. Voor 2018 staan 16 acties op het programma: 5 gaan over het verbod om parkeerplaatsen te privatiseren zonder gemeentelijke toestemming, 7 gaan over het verbod om op voetpaden, fietspaden en oversteekplaatsen voor voetgangers te parkeren, en 4 betreffen het respecteren van de zone 30 in de nabijheid van scholen.

Ten slotte houdt de **dienst Mobiliteit** van de gemeente jaarlijks op de autoloze dag een stand open voor de inwoners. Op die manier kan men alle informatie inzake mobiliteit in Schaarbeek en recente projecten verspreiden, zo bijvoorbeeld over de uitbreiding van de zones 30 voor het jaar 2018.

B.3.2. Sensibilisering van de schoolgaande jeugd

De politiezone heeft besloten om op verzoek van de scholen **lessen** te organiseren **over de gevaren op de weg**. Voor de leerlingen van het 5^e en 6^e middelbaar worden ook lessen voorzien om de toekomstige chauffeurs te wijzen op de gevaren van het rijden onder invloed (alcohol en drugs). Deze lessen komen er in samenwerking met de Gecentraliseerde Gerechtelijke Brigade. 17 scholen in totaal nemen deel aan dit project en jaarlijks worden ongeveer 1 000 leerlingen bereikt.

Bovendien voeren de gemeenschapswachten en de dienst Mobiliteit jaarlijks in de lagere scholen van Schaarbeek en op de openbare weg een twintigtal sensibiliseringsacties inzake verkeersveiligheid in het kader van **activiteiten in de gemeente**: fietsworkshops (controle van de goede werking van de fiets en naleven van de betreffende regelgeving), veilige routes in samenwerking met de politiezone (aanleren van het fietsen in een stad en van de regels van de wegcode voor fietsers) en fietsbrevetten (test georganiseerd in samenwerking met de wegpolitie en Pro Vélo na twee jaar lessen over het fietsen in het verkeer). In 2017 werden er 18 operaties uitgevoerd en 2 160 leerlingen hebben er kunnen van genieten.

Ten slotte **begeleiden** de gemeenschapswachten elk jaar op verzoek van de scholen **groepen scholieren** te voet en per fiets. In 2017 hebben 104 groepen scholieren te voet en 105 groepen scholieren per fiets kunnen genieten van deze begeleiding; dit waren samen 7 250 kinderen.

B.4. Beheer van bouwterreinen

De gemeente en de politiezone willen op strikte wijze de bouwterreinen beheren om de impact ervan op de verkeersveiligheid te verminderen. Deze verstoren niet alleen de verkeersstroom, maar bemoeilijken ook het leven van de verschillende weggebruikers die het onderling ook al niet altijd makkelijk hebben. De beveiliging van de verschillende manieren van verplaatsing maakt integraal deel uit van de welwillendheid om de bouwterreinen goed te beheren.

Dat is de reden waarom de gemeentelijke wegendienst en de bevoegde politiedienst voor de bouwterreincontrole erover waken dat de werken in optimale veiligheid verlopen en het verkeer zo weinig mogelijk storen. Ze geven raad, staan in voor het administratieve beheer van de bouwterreinen en wonen eveneens de coördinatievergaderingen bij.

C. REPRESSIEVE MIDDELEN

C.1. Repressieve radars

Sommigen verwarren de straten van de gemeente met een Formule 1-circuit, ten koste van hun eigen veiligheid en die van de andere weggebruikers. De politiezone maakt er dan ook een erezaak van om overdreven snelheid te verbaliseren en op die manier de snelheidsbeperkingen te doen naleven. Om deze reden maakt zij gebruik van vaste en mobiele radars.

Momenteel staan op 10 strategische plaatsen vaste flitspalen opgesteld waarin beurtelings camera's worden geplaatst.

Bovendien worden minstens 4x/maand mobiele camera's ingezet in functie van de aandachtspunten en de ontvangen klachten.

De lidar van het Gewest wordt daarenboven 1x/maand ingezet op de gewestwegen in de politiezone. Dit soort radar is heel duur (120 000 euro), maar kan over lange afstanden in beide verkeersrichtingen flitsen en schrikt enorm af. In 2018 is hij vijf maal ingezet in de zone (Schaarbeek, Evere en Sint-Joosten-Noode), waarvan 3 maal op de Haachtsesteenweg. Zo konden 294 455 voertuigen worden gecontroleerd.

Dit aanbod zal nog worden uitgebreid om het grondgebied van de gemeente nog efficiënter te kunnen bestrijken (cf. "E.3. Bijkomende radars").

C.2. Repressieve acties op het terrein

Wanneer preventie niet meer voldoende is, bestraffen de gemeente Schaarbeek en de politiezone gevaarlijk rijgedrag om het op die manier om te buigen. Hierna volgt een overzicht van de verschillende acties:

C.2.1. De interventies door de politiediensten

Wekelijkse acties staan gepland:

- minstens 1x/week verbaliseren met een anonieme wagen;
- minstens 1x/week nachtpatrouilles om toe te zien op hinderlijk parkeren;
- minstens 4x/week radarcontroles.

Er worden ook **niet-geplande acties** ingecalculleerd om te kunnen reageren op een bijzonder verzoek of op een situatie die een onmiddellijke interventie vereist.

De routes van de **patrouilles** zijn gebaseerd op de analyse van probleemsituaties en zijn gericht op het dubbelparkeren (cf. "E.4. Intensivering van de controles"). Tijdens de briefing worden de agenten eraan herinnerd dat ze een dubbel geparkeerd voertuig niet meer mogen voorbijrijden zonder op zijn minst

een waarschuwing te geven aan de bestuurder en hem te doen doorrijden (behalve wanneer ze op weg zijn naar een interventie).

De verkeersdiensten van de commissariaten plannen ook operaties inzake **wegcontrole** waarbij de focus zal liggen op verkeersovertredingen (rijden onder invloed, gsm achter het stuur, gordeldracht, ...).

Vergeten we hierbij de acties niet die gedurende het hele jaar worden gevoerd in het kader van het **verkeersveiligheidsplatform**: flitsmarathons, weekend zonder alcohol en BOB. De nieuwe BOB-campagne voor de hele zomer werd georganiseerd in samenwerking met het Gewest en het Vias institute (voorheen BIVV). De slogan luidt "Bob en fier erop!". Een wintereditie van deze operatie zal eveneens plaatsvinden.

Afhankelijk van de problemen die worden gesignaleerd door de bevolking, de werkgroepen, de resultaten van de politiezone, ..., wordt dagelijks een **snelle interventie** voorzien, om een objectieve analyse van de situatie te verkrijgen en gepast te kunnen reageren (verbalisatie, organisatie van patrouilles, preventiemaatregel inzake snelheid, radarcontrole of signalisatie).

Hierbij een voorbeeld van een verslag van de politiezone na een operatie voor snelheidscontrole:

Contrôle vitesse RADAR du 09/05/2018
Dans le cadre des contrôles « RADAR », le Service du Trafic Centralisé de la ZP 5344 a contrôlé la vitesse le 09/05/2018 aux abords des écoles et sur plainte aux endroits suivants :
<ol style="list-style-type: none"> 1- Rue G. Eenens 60 / 1030 Schaerbeek (école) entre 07h30 et 08h20 2- Léopold III – Oasis (école 16) / 1140 Evere entre 08h30 et 09h30 3- Rue du Maquis 11 / 1140 Evere (plainte) entre 11h50 et 12h50
Ce contrôle a pour but:
<ul style="list-style-type: none"> • Montrer à la population et usagers de la route que la police combat la problématique de la vitesse sur le territoire de notre zone. • Augmenter la sécurité routière aux abords des écoles.
RÉSULTATS pour :
<ol style="list-style-type: none"> 1- Zone 30: 237 véhicules contrôlés dont 4 véhicules verbalisés. (Vmax 50 km/h) 2- Zone 50: 624 véhicules contrôlés dont 64 véhicules verbalisés. (Vmax 88 km/h) 3- Zone 20: 20 véhicules contrôlés dont 4 véhicules verbalisés. (Vmax 38km/h)
Autres PV : 1 PI GSM

PZ = politiezone

PV = proces-verbaal

OI = onmiddellijke inning

GAS = gemeentelijke administratieve sanctie

C.2.2. De interventies door de gemeentediensten

Inzake verkeersveiligheid plant de gemeenschapswacht jaarlijks **GAS**-acties over het hele grondgebied en meer bepaald in de kritieke zones, om overtredingen vast te stellen op het algemeen politiereglement (APR) door automobilisten die op voetpaden, op zebapaden en op fietspaden de vlotte doorstroom van de gebruikers ervan belemmeren. Agenten die vaststellingen doen, zijn ook regelmatig aanwezig in de buurt van de meest risico lopende scholen, om overtredingen op het APR vast te stellen door automobilisten die dubbel parkeren en die weigeren de bevelen op te volgen die hen worden gegeven om de veiligheid van de omgeving te herstellen.

In 2016 werden er door vaststellers van de gemeenschapswacht 191 acties uitgevoerd omtrent verkeersveiligheid, vooral in schoolomgevingen maar evenzeer op het hele grondgebied van de gemeente.

Tijdens deze acties werden 121 overtredingen vastgesteld. In 2017 werden slechts half zoveel vaststellingen gedaan in eenzelfde context, wat betekent dat onburgerlijk rijgedrag in schoolomgevingen op een efficiënte manier werd bijgestuurd.

D. ANDERE MIDDELEN

D.1. Werkgroepen

De gemeente Schaarbeek voert een zeer actief beleid inzake mobiliteit. De werkgroep Mobiliteit komt al sinds meer dan 20 jaar elke maand samen. Hij bestaat uit de diensten voor Mobiliteit, Openbare Wegen, het studiebureau Openbare Wegen, de politiezone, de kabinetschefs van de burgemeester, voor Mobiliteit, voor Openbare Werken, voor Bevolking en Middenstand. In bepaalde gevallen nemen andere diensten deel in functie van de agendapunten (netheid en groene ruimtes, stedenbouw, ...). Hij vergadert elke maand, onder sturing van de dienst Mobiliteit, en onderzoekt op voorstel van de dienst Mobiliteit of andere diensten een heleboel dossiers. Hij onderzoekt de projecten voor herinrichting van de wegen vóór de homologatieprocedure, analyseert samen met de politiezone de klachten van buurtbewoners inzake verkeersveiligheid (overdreven snelheid, naleven wegcode, oversteekplaatsen, ...), formuleert advies over projecten voor herinrichting van de openbare ruimte of over gewestprojecten die door Brussel Mobiliteit worden gedragen.

De leden van de dienst Mobiliteit en de personen die verantwoordelijk zijn voor de inrichting van de openbare ruimte volgen de opleiding van mobiliteitsraadgever die wordt gegeven door Brussel Mobiliteit. Deze opleiding heeft tot doel na te denken over de problematiek van mobiliteit in het Brusselse Gewest en laat de deelnemers toe om zich te kunnen inleven in de beleving van de verschillende gebruikers van de openbare ruimte.

De dienst voor Mobiliteit richt eveneens een **werkgroep Fietsen** in waaraan de GRACQ deelneemt. Deze werkgroep analyseert meer in het bijzonder de projecten die te maken hebben met het fietsbeleid van de gemeente. De Gracq formuleert advies over de gemeenteprojecten en kan ook verzoeken voorleggen. Deze werkgroep volgt het project Bypad (Bicycle policy audit) op, de audit door Pro Vélo betreffende het fietsbeleid van de gemeente.

Sinds kort richt de gemeente een **werkgroep Politie** in. Deze beoogt een optimalisatie van de communicatie, de procedures en de coördinatie van de taken in de gezamenlijke dossiers (PBM-plaatsen, leverzones, zone 30, verkeersveiligheid, radars, ...) tussen de Verkeersdirectie van de politiezone, de kabinetschefs van de burgemeester en van de schepen voor Mobiliteit, en de dienst voor Mobiliteit.

D.2. Statistieken

De politiezone wil beschikken over allerlei vormen statistieken:

- gedetailleerde analyse van de verkregen resultaten uit de door agenten uitgeschreven bekeuringen (snelheidsovertredingen, gordeldracht, parkeren, gebruik van de gsm achter het stuur) ;
- opvolging van de investeringen in operaties inzake alcohol achter het stuur, operaties in het kader van het verkeer, ... ;
- analyse van ongevallen met lichamelijke schade (evolutie, soorten, concentratie, ...).

Aan de hand van al deze resultaten kan het dagelijkse werk van de agenten beter worden geregeld, en worden afgestemd op de veranderende situatie op het terrein.

E. NIEUWE MAATREGELEN

Bovenop alle actiemiddelen zoals hierboven beschreven wilden de gemeente Schaarbeek en de politiezone hun inspanningen bundelen, en beslisten ze om krachtige maatregelen te nemen inzake verkeersveiligheid.

E.1. Plan zone 30

De eerste is het nieuwe plan zone 30 dat op 30 januari 2018 werd aangenomen door het College van Burgemeester en Schepenen van Schaarbeek. Snelheidsvermindering speelt een belangrijke rol in de verbetering van de verkeersveiligheid. Daarom voorzag het gemeentelijk mobiliteitsplan, in 2009 goedgekeurd door de Gemeenteraad van Schaarbeek, reeds in het invoeren van een zone 30 km/u in het grootste deel van het grondgebied van de gemeente.

Op 1 januari 2018 waren 47% van de straten omgezet naar zone 30. Ten gevolge van de beslissing om die uit te breiden, zal bijna het volledige grondgebied van de gemeente zone 30 worden. Enige uitzonderingen: de stads- en hoofdassen waar de snelheid beperkt zal blijven tot 50 km/u (Leopold III- en Lambermontlaan, een deel van de Leuvensesteenweg en de Rogierlaan, de Haachtsesteenweg en Roo-debeeksteenweg, de Paleizenstraat en Vooruitgangstraat). Dit zijn allemaal gewestwegen, behalve de Rogierlaan. Hierdoor zal in totaal op 99,5% van de gemeentewegen op het grondgebied de snelheid beperkt zijn tot 30 km/u.

Voor Schaarbeek zijn er meerdere voordelen verbonden aan dit besluit: beter begrijpen van de toegelaten snelheid (de zone 30 wordt de regel en de zone 50 de uitzondering), vlottere doorstroming van het verkeer, daling van het aantal zware ongevallen door de lagere snelheid, minder luchtvervuiling of lawaai voor de inwoners.

Deze nieuwe maatregel gaat van kracht op 1 september 2018 en zal geleidelijk aan worden gecommuniceerd, samen met een preventiecampagne op niveau van gemeente en politiezone gedurende 2 maanden, gevolgd door meer repressieve controles vanaf november 2018.

E.2. Ongevallenrapporten

Sinds eind 2017 stelt de politiezone systematisch een rapport op bij een ernstig ongeval op het grondgebied. Dit rapport is bestemd voor de administratieve overheid en wordt gecommuniceerd naar het parket wanneer het in behandeling genomen wordt binnen het dossier. Dit document omvat:

- een beschrijving van het ongeval (plaats, omstandigheden, datum en tijdstip, betrokken weggebruikers, ...);
- een analyse van het ongeval (reconstructie van het verloop van het ongeval, ...);
- een advies over het feit of het ongeval had kunnen worden voorkomen (hoe?) of niet (hoe de gevolgen ervan beperken?);
- raadgevingen om het ongeval te vermijden of op zijn minst de gevolgen ervan te beperken (een concreet "hoe?");

- reeds ondernomen of nog te ondernemen acties voor de politiezone (in functie van de raadgevingen);
- voorstellen voor acties aan de partners (wegbeheerder, scholen, ...).

Afhankelijk van de conclusies of de raadgevingen brengt de Burgemeester ze ter opvolging over aan de werkgroep Mobiliteit of interpelleert hij het Gewest wanneer het een gewestas betreft.

E.3. Verhoging van de middelen

De gemeente Schaarbeek en de politiezone hebben beslist om aanzienlijke financiële middelen te investeren in de strijd tegen het geweld op de weg.

Op verzoek van de meerderheid heeft de Gemeenteraad op 29 november 2017 een schenking aan de politiezone goedgekeurd van 100 000 euro voor de begroting van 2018. Dit bedrag zal worden aangevuld met een budget van 700 000, dat het College van de politiezone voor het jaar 2018 wil besteden aan de veiligheid op de weg.

Dankzij deze middelen zullen volgende investeringen worden gedaan:

- het inzetten van 4 extra agenten om de radarteams en de patrouilles te versterken,
- de aankoop van voertuigen (waarvan één uitgerust met een automatisch kentekenherkenningssysteem),
- het plaatsen van een extra lidar bovenop deze van het Gewest,
- de aankoop van fietsen,
- de aankoop van 3 TMS-toestellen (mobiele tellers die ook de snelheid meten),
- de aankoop van 4 snelheidswaarschuwingsborden (preventieve radars met smiley wanneer de snelheid wordt nageleefd),
- 40 samplings (toestellen om het alcoholgehalte te controleren).

Bijkomend zullen met de subsidies van Brussel Mobiliteit 3 voertuigen worden aangekocht voor de verkeersploegen, evenals 2 TMS-toestellen en 4 snelheidswaarschuwingsborden.

Het is belangrijk te benadrukken dat het preventieve materiaal, zoals de TMS en de preventieve waarschuwingborden, een essentiële rol spelen bij het bestrijden van overdreven snelheid. Het betreft een onmisbare voorafgaandelijke stap om de problemen te objectiveren vooraleer er eventueel repressieve radars worden geplaatst.

Tot slot zal de gemeentewacht eveneens worden versterkt met agenten die vaststellingen mogen doen. Tegen eind 2018 zal dit team aangroeien van 12 naar 20 agenten die vaststellingen kunnen doen en sancties mogen uitvaardigen tegen inbreuken op gemeentelijke reglementeringen en verordeningen, met in het bijzonder het algemene politiereglement.

E.4. Optimalisatie van de bronnen

De politiezone heeft van de verkeersveiligheid een van de 3 prioriteiten gemaakt in haar actieplan en heeft zich volgende doelstellingen gesteld:

- het aantal ongevallen met lichamelijke schade aanzienlijk verminderen;
- de strijd aanbinden met asociaal en gevaarlijk parkeren.

Om deze doelstellingen te bereiken heeft ze beslist haar inzetbare capaciteit te optimaliseren. Sinds begin 2018 heeft ze meer personeel aangenomen voor de verkeersploeg - waaronder het radarteam - en heeft ze twee nieuwe verantwoordelijken aangesteld aan het hoofd van de Verkeersdirectie. De 4 agenten die worden betaald vanuit het budget van 700 000 euro zullen het kader aanvullen.

Tegelijkertijd maakt de politiezone er een erezaak van om een multidisciplinaire opdracht uit te werken: alle functionarissen zijn inmiddels geïntegreerd in het kader van de verkeersveiligheid en niet enkel de verkeersteams. Het rooster van de gecentraliseerde verkeersdienst werd bovendien aangepast om de politieaanwezigheid te vergroten in de tijdsbestekken tussen 15u en middernacht en gedurende het weekend.

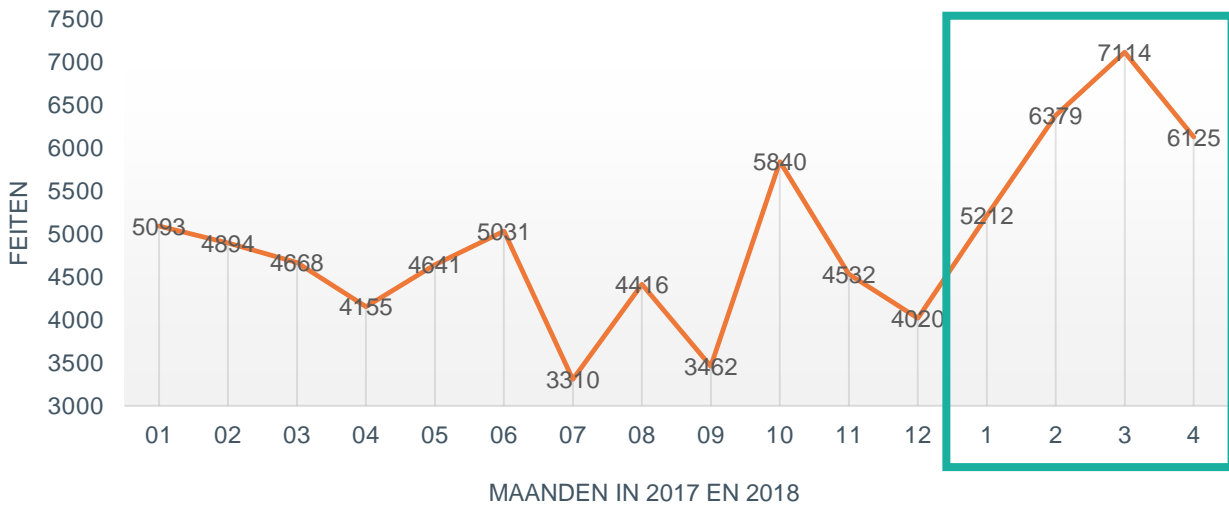
In deze zin werden in 2018 de operaties “**Traffic a matter of everyone**” gelanceerd. Ze vinden 2x/maand plaats in alle wijken en worden uitgevoerd door alle functionarissen van het betreffende commissariaat (niet enkel de verkeersteams). Iedere keer zijn ze gericht op:

- hinderlijk parkeren,
- een van de 4 volgende thema's: dragen van de veiligheidsgordel, respecteren van de verkeerslichten, rijden onder invloed of respecteren van de PBM-parkeerplaatsen en hinderlijk parkeren.

Ter illustratie hierbij de resultaten van een gelijkaardige operatie op 3 juni op het hele grondgebied van commissariaat nr. 1 (aan de Georges Rodenbachlaan, vlak bij het station van Schaarbeek): 51 proces-verbaal gedurende 4 uren uitgeschreven voor ongepast parkeren, rijden zonder rijbewijs, verlopen technische keuring, gevaarlijk stuurgedrag en niet-respecteren van het zebrapad.

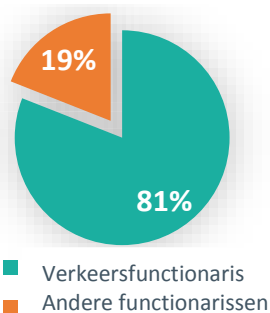
Al deze maatregelen die enkele maanden geleden werden getroffen, werpen reeds hun vruchten af en maakten het mogelijk om aanzienlijk meer bekeuringen uit te schrijven.

Evolutie van de bekeuringen in het verkeer in 2017-2018

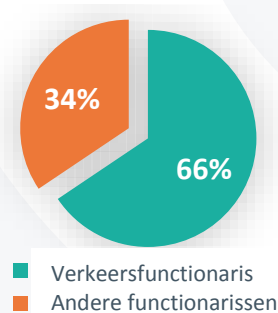


Er is een stijging van 37% aan bekeuringen in de eerste 4 maanden van 2018 in vergelijking met het jaar 2017 met een maandgemiddelde van 4 505 bekeurde feiten. Bovendien is het percentage processen-verbaal dat werd uitgeschreven door andere ploegen dan de verkeersteams, flink gestegen.

PV's in het verkeer van januari tot maart 2017



PV's in het verkeer van januari tot maart 2018



E.5. Intensivering van de controles

Om het aantal ongevallen met lichamelijke schade te doen dalen werden verschillende aandachtspunten gestipuleerd:

- de strijd tegen onaangepaste snelheid,
- dragen van de gordel en gebruik van het kinderzitje,
- gebruik van de gsm achter het stuur,
- respecteren van de verkeerslichten,
- alcoholcontroles.

Wat de **strijd tegen de overdreven snelheid** betreft, is er een aanzienlijke stijging van de politiecontroles: in 2017 werden in de zone 5 090 035 voertuigen gecontroleerd, tegenover 3 852 705 voertuigen en bijna 7 000 bekeurde bestuurders alleen al in de eerste vier maanden van 2018.

Snelheidscontroles in de zone

	01-04/2017	01-04/2018	Evolutie
Vaste radars			
Aantal gecontroleerde voertuigen	1 630 049	3 781 713	+132%
Aantal controles	23	42	+82,61%
Mobiele radars			
Aantal gecontroleerde voertuigen	42 233	70 992	+68%
Aantal operaties	78	145	+86%
- Aantal operaties in de zone 30	35	83	+137%

Dankzij het opdrijven van het aantal controles, de preventieve acties en het opvolgen van de concentratie van ongevallen heeft de politiezone een aanzienlijke daling genoteerd van het **aantal ongevallen met lichamelijke schade: -15% op één jaar tijd.**

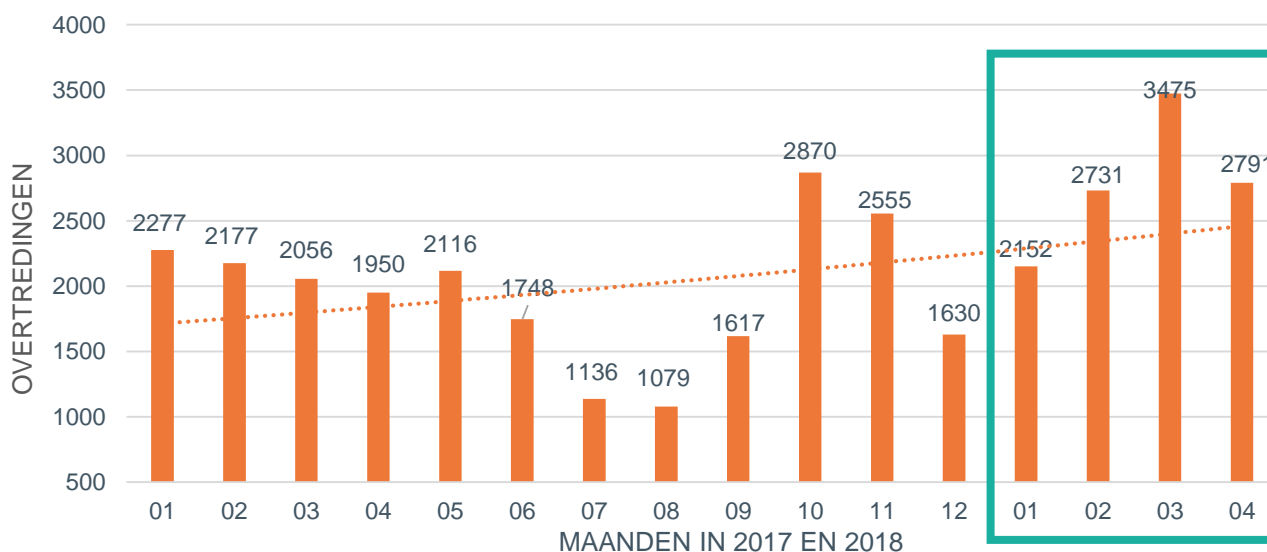
	01-04/2017	01-04/2018	Evolutie
Aantal ongevallen met lichamelijke letsels	154	139	-15%

Zo heeft ze haar eerste doel bereikt, maar ze zal haar inspanningen niet verminderen.

Bovendien maakt de politiezone ook actief werk van de **strijd tegen het hinderlijk parkeren**. Hiertoe beschikt elk commissariaat over een lijst met plaatsen voor prioritaire controles, om de patrouilles te kunnen organiseren.

In 2017 bedroeg het maandgemiddelde aan bekeurde feiten 1 934 tegenover 2 787 in 2018. 25% van de parkeerboetes betreffen de hoofdassen van het grondgebied.

Evolutie van de parkeerboetes in 2017-2018



Men constateert een **stijging van 32% aan parkeerboetes** voor de eerste vier maanden van 2018, in vergelijking met dezelfde periode in 2017.

E.6. Bijkomende radars

De gemeente Schaarbeek voert momenteel onderhandelingen met het Gewest om een beleidsplan in te voeren aangaande een evenwichtige herverdeling van de radars en dus van de controleplaatsen.

Bovenop de bestaande en toekomstige toestellen (cf. “C.1. Repressieve radars” en “E.3. Verhoging van de middelen”) vraagt de gemeente Schaarbeek daarom aan het Gewest:

- **om de Haachtsesteenweg veiliger te maken:** plaatsing van een vaste radar (flitspaal) om vanaf 1 september de zone 30 km/u te doen respecteren.
- **om radars voor trajectcontrole te installeren:** 2 dergelijke toestellen voor de Leopold III- en Lambertmontlaan.
- **om de gewesttoestellen beter te herverdelen op de assen van 50 km/u:** overleg tussen de politiezone, de gemeente en het Gewest is bezig om de plaatsing te herevalueren van deze vaste flitspalen met camera’s. Er zouden vanuit het Gewest nieuwe flitspalen beschikbaar moeten zijn. Deze zouden worden geplaatst op de gewestwegen om de zones 50 van de gemeente te doen respecteren (Haachtse-, Leuvense- en Rodebeeksteenweg, Lambertmontlaan, Paleizenstraat en Vooruitgangstraat).
- **om vaker gebruik te kunnen maken van een lidar:** verhogen van de gebruiksfrequentie van dit type radar in de politiezone om vooral de assen te controleren waar het openbaar vervoer langskomt (onmogelijk om snelheidsremmers te plaatsen).

Bovendien heeft het Gewest een grootscheeps cameraplan aangekondigd om de veiligheid, de snelheidsovertredingen, ... te kunnen controleren. Binnen dit project staat ook een centrum gepland om de processen-verbaal administratief te verwerken. De gemeente en de politiezone wachten nog steeds op de uitvoering van deze belofte van het Gewest om de verschillende dossiers efficiënter te kunnen afhandelen.

E.7. Spaanse pinkers

De gemeente Schaarbeek en de politiezone willen Spaanse pinkers uittesten, omdat die heel efficiënt blijken tegen overdreven snelheid en rodeo’s door de straten van de stad. Deze driekleurige lichten zijn verbonden met een flitspaal die verderop staat geplaatst en de snelheid van de voertuigen meet. Als de snelheidsbeperking niet wordt gerespecteerd, springt het licht automatisch naar rood en verplicht het de bestuurder te vertragen om te stoppen.

Dit apparaat werd al met succes uitgetest in andere Brusselse gemeenten en Schaarbeek zou er enkele willen verkrijgen. Er loopt een studie om de probleemmassen te identificeren die aan alle technische voorwaarden voldoen (niet op een kruispunt, in een constante rechte lijn, ...). De Kesselsstraat is nu al bestemd om met deze infrastructuur te worden uitgerust.

E.8. Verlichting zebrapaden

De verlichting van oversteekplaatsen voor voetgangers gebeurt sowieso door de nieuwe installaties volgens de bepalingen van het gemeentelijke lichtplan. De daarbij aangeraden waarden inzake lichtsterkte worden rigoreus nageleefd door Sibelga.

De gemeentediensten onderzoeken momenteel welke zebrapaden een meer specifieke verlichting nodig hebben. Wanneer een meer specifieke verlichting zou nodig zijn, moet men er ook zeker van zijn dat de voetgangers wel degelijk op de juiste plaats oversteken. Wanneer een zebepad heel fel verlicht is en de mensen steken de straat over buiten de lichtbundel, dan zijn ze inderdaad bijna onzichtbaar voor de automobilisten wanneer het donker is.

Een dergelijke verlichtingsinstallatie zal in juni 2018 worden getest in de Koninklijke Sinte-Mariastraat ter hoogte van het Verwée-Atheneum. Hierbij moeten we opmerken dat deze installaties voorbehouden worden voor schooluitgangen en voor als gevaarlijk gekend staande zebrapaden (op basis van klachten, visuele constatering in het kader van het “toegankelijkheidsplan van de wegen”, ...). Om een goed resultaat te bekomen moeten ze worden geplaatst op rechte stukken weg en niet op kruispunten.

E.9. Optimalisatie van de communicatie

Acties voeren rond verkeersveiligheid, is goed. De mensen erover informeren, is nog beter!

De politiezone heeft beslist om sinds 1 januari 2018 alle resultaten van haar acties omtrent het verkeer te publiceren op haar website. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om controles op de snelheid, op het rijden onder invloed, op het gsm-gebruik achter het stuur en op het antisociaal parkeren.

Alle cijfers zijn hier terug te vinden: <http://www.lokalepolitie.be/5344/nl/verkeer>.

Bovendien wil de politiezone een verkeerscontactpunt voorzien voor de burgers. Dat zal worden opgericht tegen eind 2018 en mensen zullen er met hun vragen, klachten en/of opmerkingen over het verkeer terecht kunnen, en er ook reactie op krijgen. Dit initiatief maakt integraal deel uit van de doelstelling die de gemeente Schaarbeek zich 15 jaar geleden heeft gesteld: een wijkpolitie oprichten die oog heeft voor de gemeenschap en de noden op het terrein.

Ten slotte wil de politiezone ook een opleiding organiseren voor haar personeel om de slachtoffers van risicogedrag en/of verkeersongevallen (in het bijzonder de fietsers) beter te kunnen begeleiden.

E.10. Burgerparticipatie

Sinds eind 2017 is het inzetten van burgers in de strijd tegen geweld in het verkeer belangrijk in Schaarbeek. De gemeente én de politiezone zien dit als een krachtig middel en willen met de wijkbewoners en de verenigingen aan tafel zitten rond deze problematiek.

Begin 2018 werd een grote vergadering georganiseerd voor de burgers, en er zijn 120 mensen op af gekomen. Velen hebben hun gevoel van onveiligheid geuit en er werd naar hen geluisterd. Deze nota is een van de reacties op hun verzuchtingen.

Maar daar blijft het niet bij! Om de verkeersveiligheid te verhogen, is het heel belangrijk om de burgers op de hoogte te houden van de getroffen maatregelen en de resultaten ervan. Het terugkoppelen is eveneens waardevol om de strategie en de acties van gemeente en politiezone te herevalueren.

Om die reden is er een Burgercomité voor verkeersveiligheid opgericht met mensen die zich inzetten en/of de gemeente over dit thema kunnen aanspreken. Het wordt op de hoogte gehouden van de vooruitgang inzake verkeersveiligheid en wordt één à twee keer per jaar bij elkaar geroepen door de gemeente Schaarbeek.

BESLUIT

De algemene doelstelling van deze beleidsnota is de strijd tegen de onveiligheid op de weg. De gemeente Schaarbeek en de politiezone werken er actief aan met inzet van hun eigen vaardigheden: inrichting van het grondgebied, preventie- en sensibiliseringsacties, ontradende en repressieve maatregelen, informatiecampagnes, investeringsplannen, ...

Maar het geweld in het verkeer neemt overal in Brussel toe, alsook de klachten over te snel rijden. Dit is niet alleen in Schaarbeek een feit. Het is dus belangrijk om te zorgen voor een globale en multidisciplinaire aanpak. In die zin wil de gemeente haar inspanningen omtrent verkeersveiligheid kunnen doen opgaan in een samenwerking met de andere betrokken operatoren.

In het bijzonder met het Gewest, dat bevoegd is voor het beheer van de gewestwegen en waarmee er reeds onderhandelingen lopen om de te controleren zones beter te kunnen bestrijken (alle types radars) en de processen-verbaal efficiënter af te handelen (nieuw centrum voor administratieve afhandeling).

Daarnaast ook met het parket, want de politie is maar één schakel in de ketting die we in werking moeten stellen om de verkeersproblematiek aan te pakken. Er zijn juridische sancties nodig om de nultolerantie te kunnen bewerkstelligen. Precies om die reden is de politiezone gaan samenwerken met de Procureur des Konings van de Brusselse Politie. Hierdoor kunnen enerzijds de politieagenten zich aanpassen aan de veranderingen in de wet en kunnen anderzijds de wettelijke voorschriften evolueren in functie van de realiteit op het terrein.

Ten slotte is het belangrijk om een constructieve wisselwerking uit te bouwen met de wijkbewoners en de verenigingen. Deze dialoog moet steunen op transparantie en moet deelname mogelijk maken aan de doelstellingen uit deze beleidsnota. Veiligheid op de weg belangt ons allemaal aan!