

CC. Application de l'article 51 du Règlement d'Ordre intérieur. Interpellation de N. VAN LYSEBETTEN, Conseillère communale, relative à la présence de casse-vitesse dans la Commune.

N. VAN LYSEBETTEN geeft lezing van de volgende tekst:

N. VAN LYSEBETTEN donne lecture du texte suivant:

Verkeersveiligheid moet een absolute prioriteit zijn. Elk verkeersongeval is er een te veel en vaak is het een drama voor het slachtoffer, zijn familie én de samenleving.

Er kunnen dan ook niet genoeg inspanningen geleverd worden om de infrastructuur verkeersveilig te maken, maar zeker en vooral ook om het gedrag in het verkeer te sturen, te controleren en waar nodig te sanctioneren.

Primair moet ingezet worden op burgerzin, sensibilisering en daaraan gekoppeld voldoende controle en sanctionering van snelheidsovertreders.

Zoals u allicht weet vraagt de N-VA de invoering van het rijbewijs met punten, waarbij chauffeurs na de zoveelste overtreding hun rijbewijs automatisch tijdelijk of zelfs definitief kunnen verliezen.

De jongste jaren en maanden zien we in het straatbeeld steeds meer zogenaamde verkeersdrempels opduiken, wat op zich een goede maatregel is.

Toch zijn deze verkeersdrempels niet alles zaligmakend. Ik denk daarbij aan de zichtbaarheid die vaak te wensen overlaat en aan de luchtvervuiling die ze onrechtstreeks veroorzaken. Soms vormen ze zelfs ronduit een gevaar voor nietsvermoedende automobilisten die de drempel niet op tijd opmerken.

Mijn vragen zijn:

- 1) op welke manier wordt beslist tot het plaatsen van verkeersdrempels?*
- 2) welke zijn de criteria die hiervoor gebruikt worden?*
- 3) wordt voorrang verleend aan bepaalde straten?*
- 4) op welke basis gebeurt dit?*
- 5) hoe komt het dat sommige straten met scholen geen verkeersdrempels tellen en andere straten dan weer verschillende drempels op korte afstand van elkaar?*
- 6) hoeveel bedraagt het budget voor het plaatsen van deze verkeersdrempels?*
- 7) kunt u een cijfermatig overzicht geven van de impact die de verkeersdrempels hebben op het aantal verkeersongevallen?*

Ik dank u voor uw antwoord.

Madame l'Échevine CARLIER donne lecture du texte suivant:

Mevrouw de schepen CARLIER geeft lezing van de volgende tekst:

Voici, en ordre, les réponses précises à vos questions.

1. Sur base d'une plainte pour excès de vitesse, la police est envoyée sur place afin d'optimiser la demande. Des comptages de vitesses sont effectués. Si ceux -ci démontrent la réalité de la plainte une ou plusieurs propositions d'aménagements sont faites par la police dans le but de réduire la vitesse: oreilles de trottoirs, plateaux ralentisseurs, chicanes, ... Ces propositions sont discutées au sein de la commission de

mobilité et de circulation. Une proposition est adoptée par la commission et soumise au Collège des bourgmestre et échevins.

2. Les critères: présence d'écoles, de home, de zones 30, zone résidentielle, respect du code de la route (distance entre 2 aménagements, distances par rapport à un passage pour piéton, ...) Passages de bus (Stib, de Lijn, Tec).

3. Oui.

4. Présence d'écoles, de home, de zones 30, zone résidentielle.

5. Toutes les rues où se trouve une école possède un "aménagement ralentisseur": oreilles de trottoirs, plateaux ralentisseurs, chicanes, ..., pas nécessairement des casse-vitesse.

6. 40.000 euros par an.

7. Seule la police qui possède les chiffres d'accidents pourrait répondre à cette question.

N. VAN LYSEBETTEN vindt dat sommige antwoorden zeer simplistisch zijn. Ook heeft ze geen antwoord gekregen op haar vraag "waarom dat er in straten met school geen verkeersdrempels zijn". Ze verwacht ook de cijfers dat ze heeft gevraagd.

Madame l'Échevine CARLIER a répondu que cela dépend de la configuration des lieux où se situe chaque école. Divers aménagements existent. Le "coussin berlinois" n'est pas la solution pour tous les lieux.