

GAS 5

Implementatie in Dilbeek

Gemeenteraadscommissie 12/09/2023

5 categorieën GAS (Gemeentelijke Administratieve Sancties)

GAS 1 (door vaststellers & politie)	GAS 2 (enkel door politie)	GAS 3 (enkel door politie)	GAS 4 (door vaststellers als politie)	GAS 5 (enkel door politie)
Sluikstort	Diefstal	Opzettelijke slagen en verwondingen	Stilstaan en parkeren (zowel door politie als vaststellers)	ANPR snelheid door camera's
Niet aangeliijnde honden	Opzettelijk beschadigen onroerende goederen	Beledigingen	ANPR sluipverkeer (zowel door politie als vaststellers)	
Afval te vroeg/te laat buitenzetten	Beschadigen monumenten, grafstenen, ... of vernielingen	Vernielen of onbruikbaar maken van rijtuigen, ...	Alle andere inbreuken qua verkeer zoals: rood verkeerslicht negeren, snelheid, ... (enkel door politie)	
Hondenpoep	Grafitti	...	...	
Overhangende takken	Kwaadwillig omhakken bomen			
Voetpad niet sneeuwrij maken	Nachtlawaai			
Inname openbaar domein	...			
Onvergunde reclameborden				
Wildplassen				
...				

Wat is GAS 5

- Sinds 01 februari 2021 riep het decreet een nieuwe GAS-procedure (GAS 5) in het leven naast de bestaande GAS-procedures.
- Elk lokaal bestuur heeft sinds 1 februari 2021 de mogelijkheid om **beperkte snelheidsovertredingen** te sanctioneren met GAS-boetes
- Het is de wegverkeerswet die bepalend is voor de GAS 5. Als een stad of gemeente opteert voor GAS 5, zullen **die snelheidsovertredingen volledig uit het strafrecht worden gehaald**.
- Een GAS 5 boete kan worden opgelegd wanneer :
 - op **wegen waar 30 km/u of 50 km/u de maximumsnelheid is** (ongeacht wie de wegbeheerder is)
 - de overtreding **maximaal 20 km/u te veel** bedraagt (bovenop de technische correctie van 6 km)
 - vastgesteld door een **automatisch toestel** (bemand, onbemand, mobiel of vast)



=> Doelstelling: Verschillende problematieken aanpakken (indien mogelijk gecombineerd)

Snelheids- problematiek

- Snelheid moeilijk te handhaven. In vele zones 30 en een aantal zones 50
- Sporadische controle of fysiek te moeilijk om te controleren (een anonieme flitswagen moet zich reglementair kunnen parkeren).
- Hoge(re) snelheden zorgen mogelijks voor een verhoogd risico op ongevallen waar er gemengd verkeer is (bvb zones 30) In dergelijke gevallen komt de verkeersveiligheid in gevaar.

Verkeers- veiligheid

- Veel verkeer in combinatie met gemengd verkeer (fietsers op de rijbaan) verhoogt het risico op ongevallen.
- Mogelijks blijven fietsers weg omwille van veiligheid/hogere snelheid terwijl het wel de bedoeling is meer mensen op de fiets te krijgen.
- Soms leiden te hoge snelheden ook regelrecht tot ongevallen.
- In zones 30 mogen in theorie geen fietspaden aangelegd worden omdat men uitgaat van het principe van gemengd verkeer.
- Verkeersleefbaarheid gaat achteruit in straten met veel en dichte bewoning

Politionele veiligheid (cameraschild)

- een netwerk van camera's langs belangrijke invalswegen (naast de N8) moet de politiediensten helpen verdachte voertuigen op te sporen en criminaliteit te bestrijden.

AANPAK

Selectie op 18-tal tracés, gebaseerd op:

Eerdere snelheidsmetingen
Klachten van burgers
Meldingen van politie
Ongevallencijfers

Maar ook:

Verschillende schoolomgevingen
Drukke straten
Belangrijke invalswegen

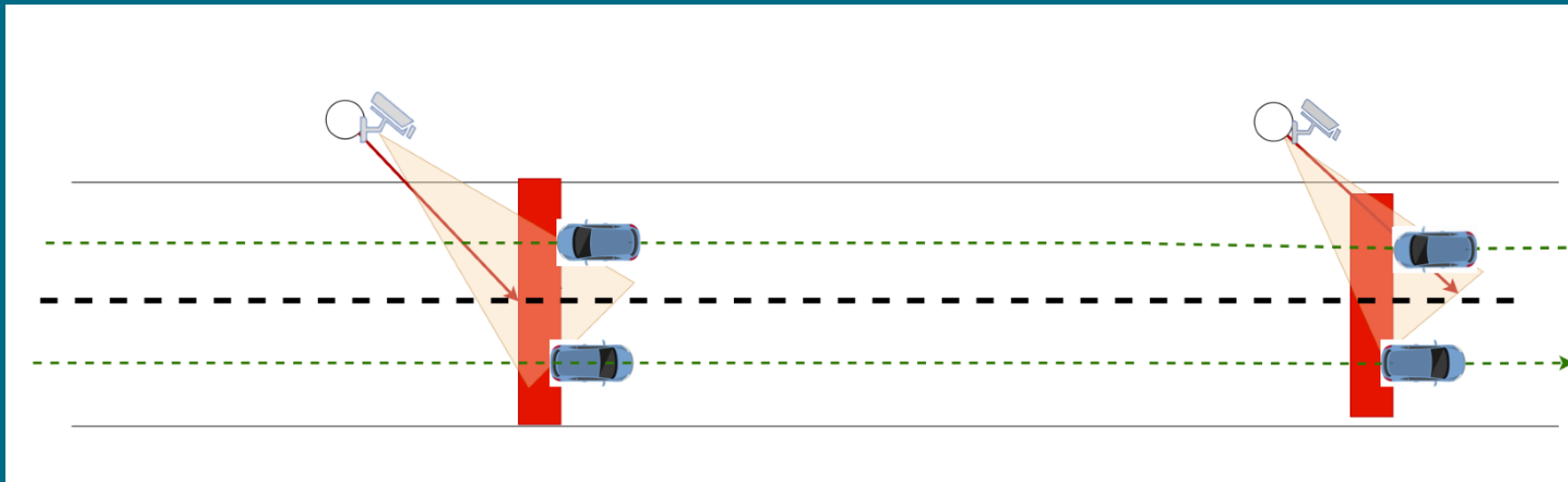
Voor de verschillende tracés werden snelheidsmetingen gedaan en ongevallencijfers opgevraagd.

Op basis hiervan werd een selectie gemaakt van trajectcontroles die uitgerold zullen worden.

Wat gaan we precies doen?

Trajectcontrole:

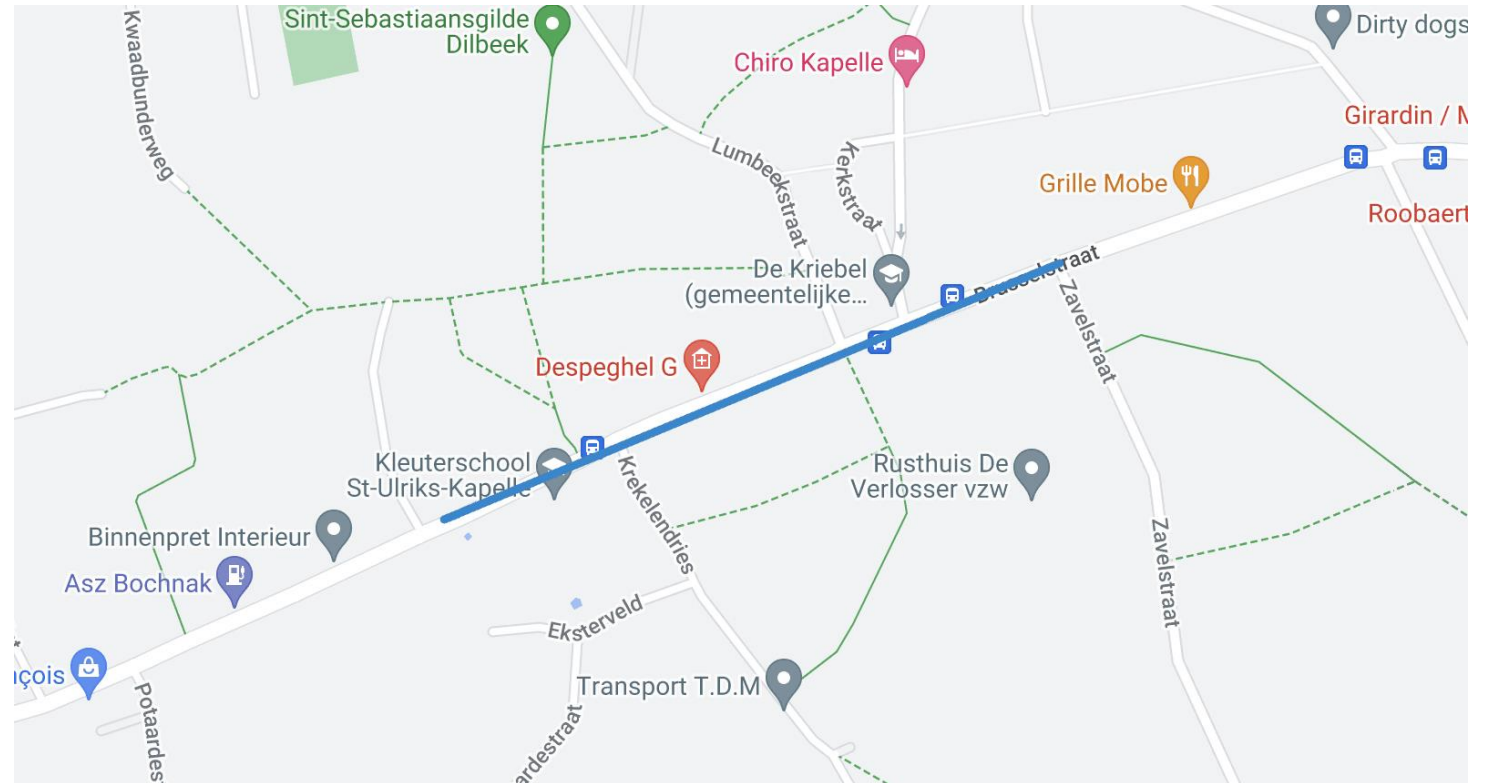
We opteren voor 1 paal met 1 camera's (standaardopstelling), die per inbreuk de voor- of achterzijde van het voertuig waarneemt.



Locatie 1

Brusselstraat 633 – 705

Sint-Ulriks-Kapelle



Brusselstraat St-Ulriks-Kapelle

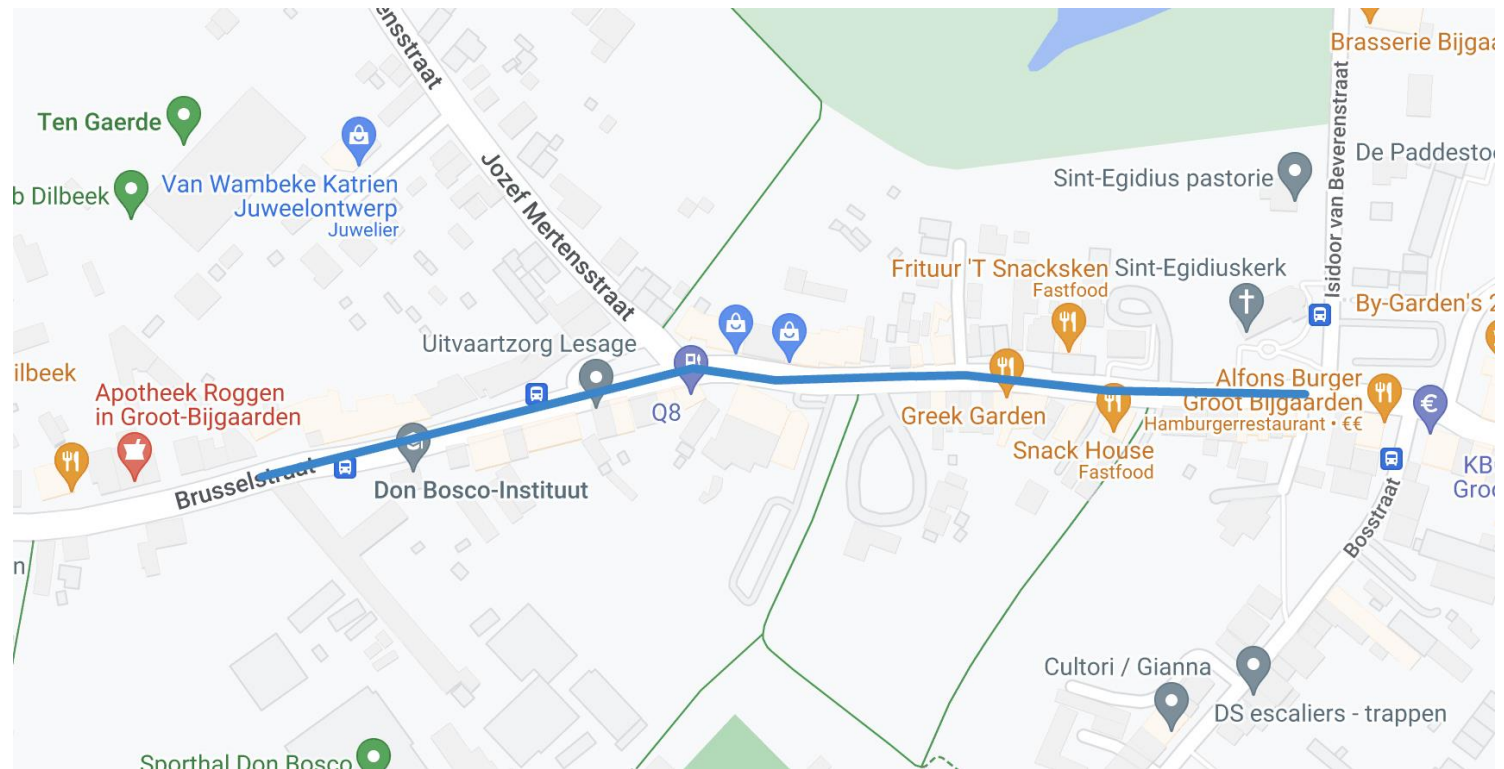
- Na de heraanleg van de weg (start 2023) ontstaat er een **vrij lange (500m) permanente zone 30** in het centrum in de omgeving van de kleuter- en lagere school. De (permanente) zone 30 wordt ingesteld in die zone waar er fysiek geen ruimte is voor verhoogde fietspaden.
- De Brusselstraat is een drukke invalsweg met 42.000 wagens per week. Volgens de metingen waren er **24% snelheidsovertredingen**
- Gelet op de **aanwezigheid van 2 scholen**, de combinatie van druk en gemengd verkeer en het hoge aantal overtredingen, komt dit tracé in aanmerking voor fase 1. Installatie van aansluitingen kan al voorzien worden. (Activering kan pas na de beëindiging van de wegenwerken (voorzien eind augustus 2024)).
- Verkeersleefbaarheid: veel woningen staan dicht tegen de rooilijn. Een lage snelheid zal dus een **positief effect hebben op de verkeersleefbaarheid**. Storende snelheidsremmers zullen niet meer voorzien moeten worden.
- Hier zou een **standaard trajectcontrole** voorzien worden.
- Eveneens vanuit **politieel oogpunt** is een installatie op een drukke ontsluitingsweg interessant.



Locatie 2

Brusselstraat 207 - 295

Groot-Bijgaarden



Brusselstraat - Groot-Bijgaarden

- Masterplan Groot-Bijgaarden: vraag naar meer veilige Brusselstraat.
Uitbreiding zone 30. Net zoals in Sint-Ulriks-Kapelle, bevindt de meest **problematische zone** zich op de Brusselstraat vanaf de schoolomgeving tot het gemeenteplein.
- Fysiek te weinig ruimte voor verhoogde fietspaden zodanig dat het verkeer gemengd zal blijven.
- Een **permanente handhaving van de zone 30** is noodzakelijk. Volgens de metingen bevinden **40,83%** van de wagens zich **in overtreding**. Per week zijn er maar liefst 80.000 passages. Dus ook de drukte rechtvaardigt zeker een trajectcontrole.
- In 2021 werden **6 ongevallen** geregistreerd (5 met stoffelijke schade, 1 met lichamelijk letsel)
In 2022 werden **2 ongevallen** geregistreerd. Beiden met lichamelijk letsel.
- In combinatie met de trajectcontrole in Kapelle, kan deze op de Brusselstraat **fungeren als deel van het cameraschild**.
- Een verstrengd toezicht op snelheid op de Brusselstraat kan een positief effect hebben op **sluipverkeer** dat de E40 wenst te **vermijden**, net zoals in Sint-Ulriks-Kapelle
- Verkeersleefbaarheid: woningen staan dicht tegen de rooilijn. Een lage snelheid zal dus een positief effect hebben op de verkeersleefbaarheid
- Hier wordt een **standaard trajectcontrole** voorzien worden.

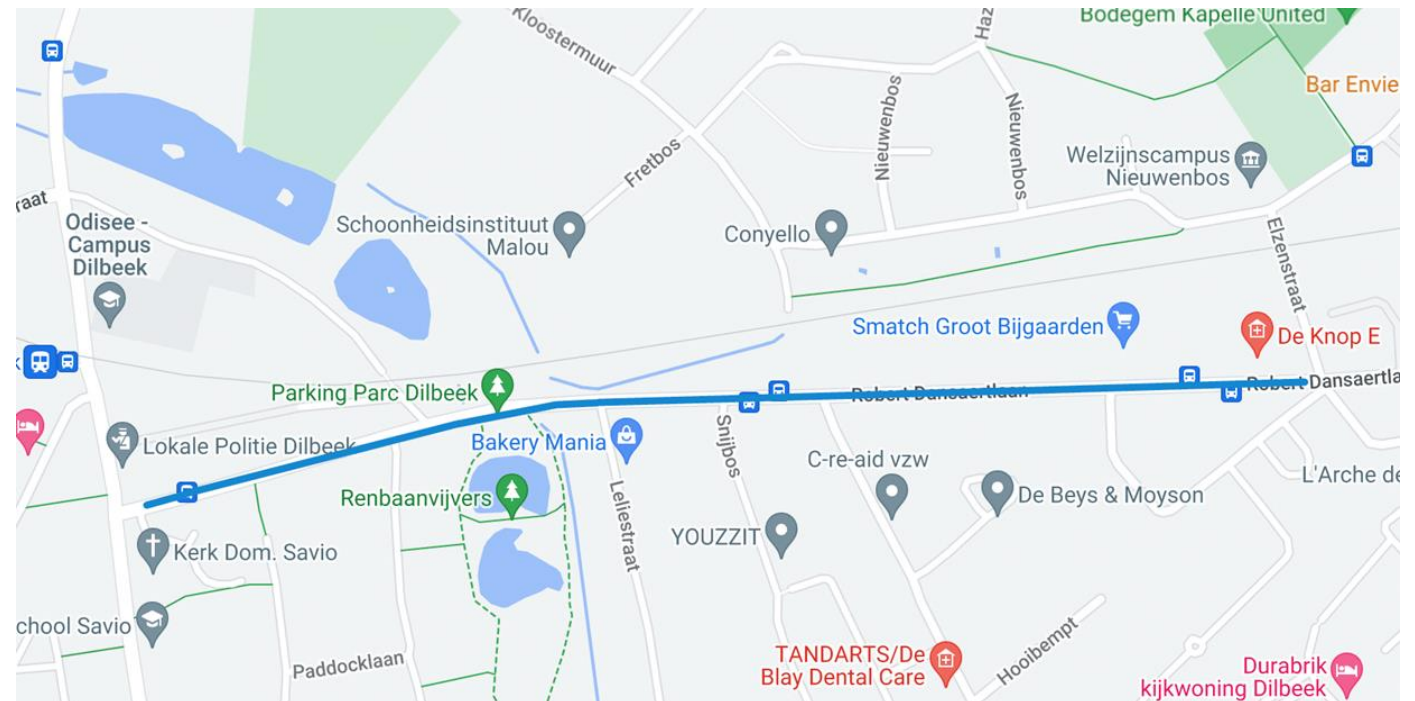


Locatie 3

Robert Dansaertlaan

(tussen de Wolsemstraat en de Elzenstraat)

Dilbeek



Robert Dansaertlaan Dilbeek

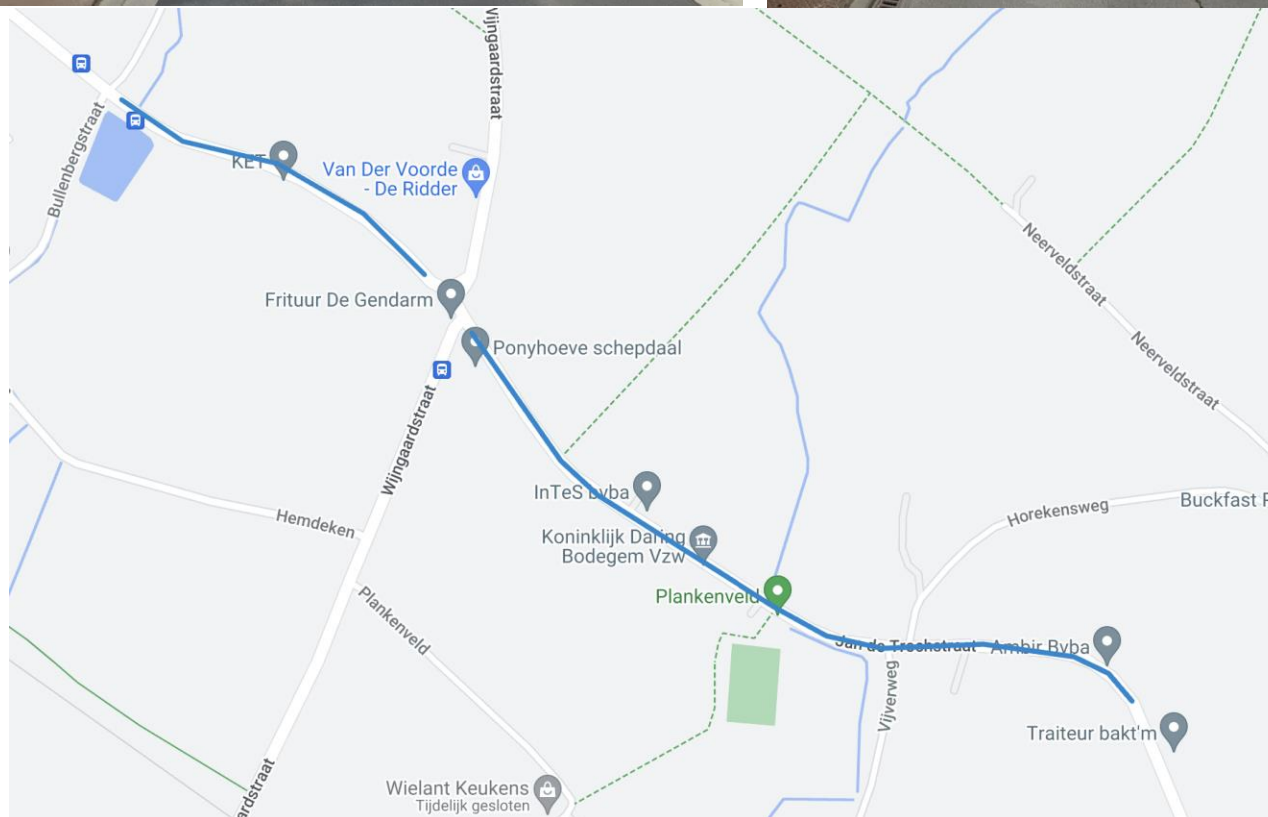
- De Dansaertlaan (tussen de Elzenstraat en de Wolsemstraat) is een locatie waar de **snelheid moeilijk is te handhaven**, ondanks dat de vernieuwde weg wat versmald is. De vernieuwde weg nodigt uit om snel te rijden, dit in een vrij druk bewoonde omgeving.
- **Geen hoog aantal snelheidsovertredingen.** We stellen 7% overtredingen vast.
- Gezien de Dansaertlaan de belangrijkste toegangsweg is in Dilbeek (na de N8), gelegen aan een op- en afrittencomplex, weegt de **nood aan politionele controletaken** (cameraschild) sterk door. De politiezone is vragende partij.
- Hier wordt een **standaard trajectcontrole** voorzien worden.



Locatie 4 & 5

Jan de Trochstraat

Schepdaal



Jan de Trochstraat -Schepdaal

- De Jan de Trochstraat kan **opgedeeld worden in 2 delen**:
 - Zone 50 tussen kruispunt Gendarm en tot iets voor de Kraanstraat
 - Zone 70 richting Wambeek
- In het deel van de bestaande zone 50 werd de straat een 5-tal jaren geleden volledig vernieuwd met veilige aanliggende fietspaden. Uit de snelheidsmetingen blijkt echter wel dat de **zone 50 niet wordt gerespecteerd**
- Volgens de metingen rijdt **60% meer dan 50km/u**, waarvan 15% meer dan 60km/u
- Ook vanuit **politieel oogpunt** is dit traject interessant



Jan de Trochstraat - Schepdaal

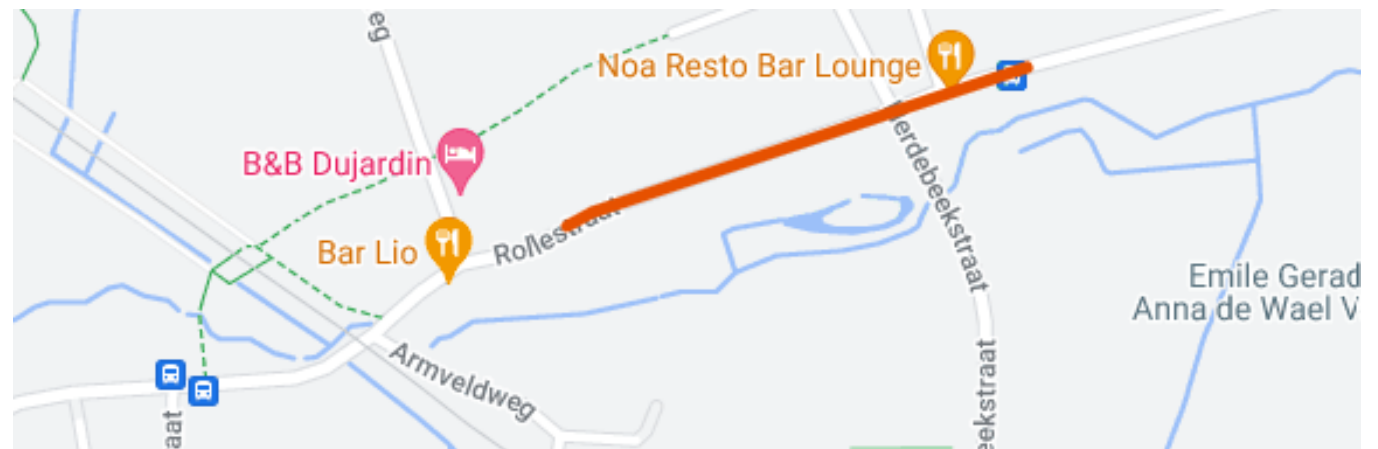
- Zone 70 richting Wambeek: het College wenst de snelheid aan het kruispunt Gendarm tot aan de Bullenbergstraat te verlagen naar zone 50. Hier is veel vraag naar.
- Bovendien zijn er al **verschillende ongevallen** gebeurd aan het kruispunt. Dit deel heeft eveneens **geen afgescheiden fietspaden**.
- Gezien het **handhaven** van de zone 50 op die plek **moeilijk** is, wordt een tweede trajectcontrole geplaatst op dit deel.
- Opsplitsing noodzakelijk om heel het tracé goed te kunnen handhaven



Locatie 6

Rollestraat 76 - 121

Sint-Anna-Pede



Rollestraat 78 - 121

St-Anna-Pede

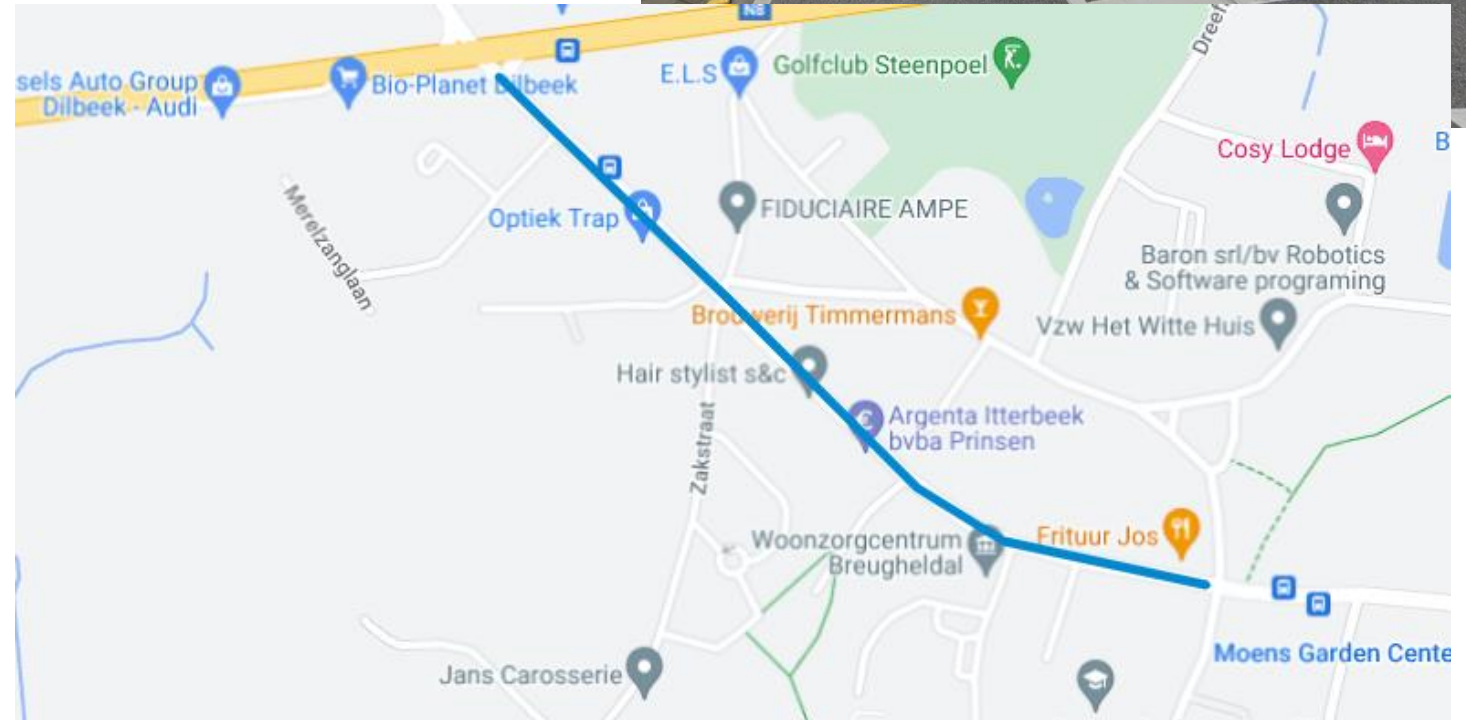
- De Rollestraat in het centrum van Sint-Anna-Pede is ingericht als **zone 30**.
- De fietspaden gaan er over op gemengd verkeer. Er zijn **meerdere meldingen van overdreven snelheid**.
- In de nabije omgeving zou er op **vrij korte termijn een basisschool** worden opgericht. De fietspaden op de Rollestraat en Roomstraat zijn een veilig alternatief. De zone 30 zelf moet echter eveneens deel uitmaken van een veilige fietsroute.
- Uit de metingen blijkt overduidelijk dat de **zone 30 niet goed gerespecteerd** wordt. Bijna **85%** van de wagens rijden **te snel**. 43% vallen binnen de vork van 41 – 50 km/u en 13% binnen de vork van 51 – 60 km/u
- In 2022 werden eveneens **3 ongelukken** vastgesteld: 2 met stoffelijke schade, 1 met lichamelijk letsel.
- Initieel werd geopteerd voor een **flitspaal**, maar op het politionele luik inzake criminaliteit af te dekken wordt hier een **standaard trajectcontrole** voorzien.



Locatie 7

Itterbeeksebaan

Dilbeek



Itterbeeksebaan - Dilbeek

- Het eerste deel van de Itterbeeksebaan (N8 – Dorpstraat) is vrij rechtlijnig en **nodigt mogelijk uit tot hogere snelheden**
- Al geruime tijd zijn inwoners vragende partij voor snelheidsremmende maatregelen. In de projectnota van de herinrichting van de Itterbeeksebaan werd de optie van trajectcontrole naar voor geschoven. Echter blijkt uit de metingen dat **slechts 4,49% van de wagens sneller rijdt dan 50/u**. Het laagste percentage van alle metingen.
- In de **nabije omgeving bevindt zich een lagere school, een rusthuis, welzijnscampus**. Het strikt handhaven van de snelheid kan het verkeersveiligheidsgevoel, dat al sterk is toegenomen met de aanleg van verhoogde fietspaden, verder versterken.
- In 2021 werden **2 ongelukken** vastgesteld met stoffelijke schade, in 2022 waren dat **7 ongelukken**. De heraanleg van de straat was beëindigd eind 2022.
- Hoewel er weinig snelheidsovertredingen vastgesteld zijn wordt hier een **standaard trajectcontrole** voorzien aangezien de Itterbeeksebaan één van de belangrijkste invalswegen van en naar Brussel is. Om die redenen is vanuit **politieel oogpunt**, een ANPR-opstelling voor de hand liggend.

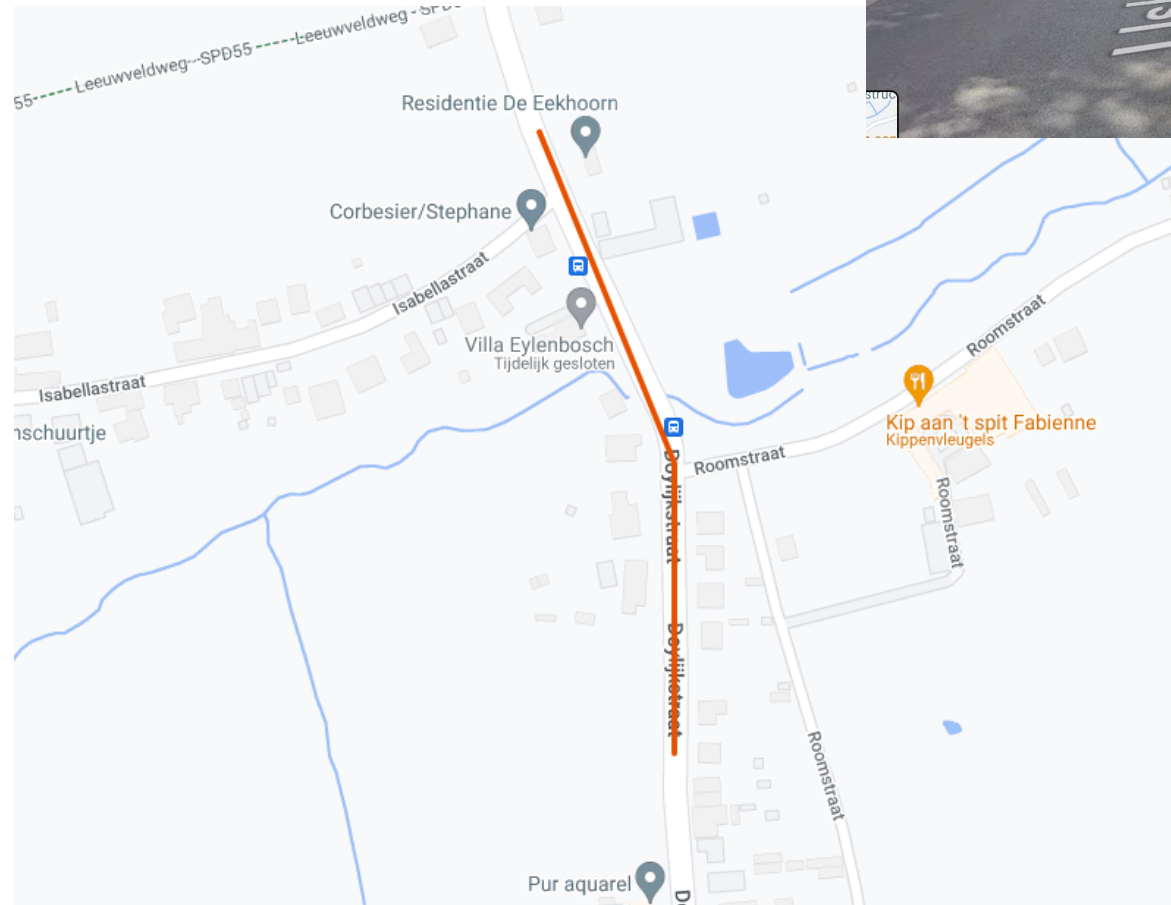


Locatie 8

Doylijkstraat / Ijsbergstraat

(ten N van het kruispunt met de Isabellastraat)

Itterbeek



Doylijkstraat - Itterbeek

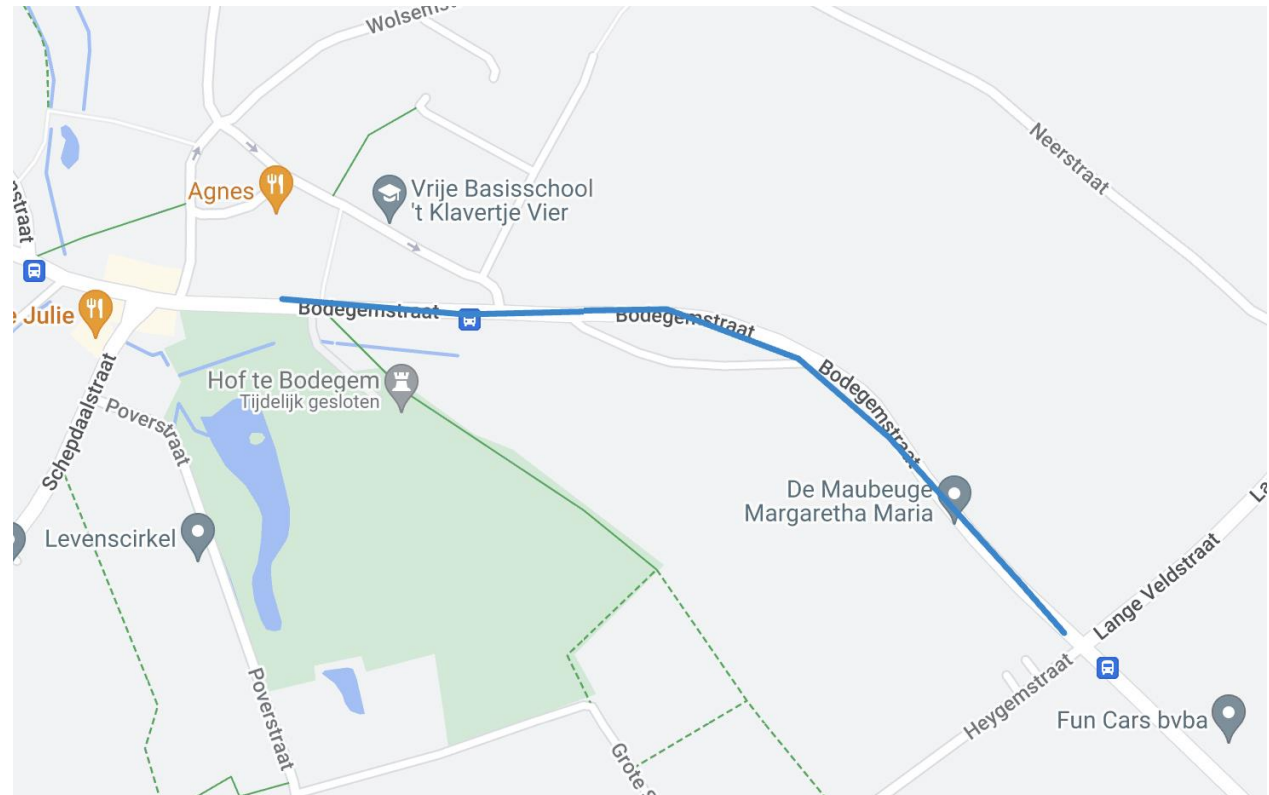
- Ø **Zware ongelukken in de bocht** van de Doylijkstraat door hoge snelheid
- Ø Een **verlaging van het snelheidsregime** werd goedgekeurd (cfr CBS 13/03/2023).
- Ø Handhaven van de snelheid op die plek is problematisch, tenzij het op een geautomatiseerde manier kan.
- Ø **Zonder handhaving heeft de snelheidsverlaging er niet veel zin.**
- Ø **Vraag vanuit politionele onderzoeksnoden** (cameraschild) is deze locatie strategisch interessant.
- Ø Opteren voor **standaard trajectcontrole**



Locatie 9

Bodegemstraat

Sint-Martens-Bodegem



Bodegemstraat St-Martens-Bodegem

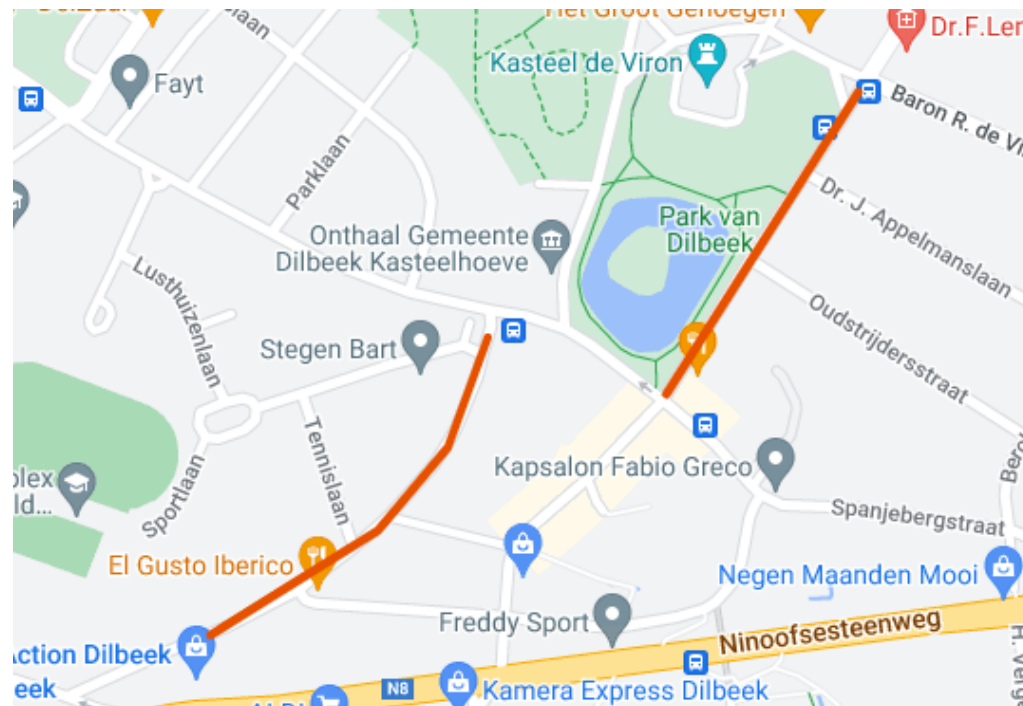
- De Bodegemstraat werd **recent volledig vernieuwd** tussen de Suikerbergstraat en het Dorpsplein van Bodegem. Langs **beide zijden** van de weg werden **brede fietspaden** aangelegd wat de veiligheid voor fietsers en voetgangers danig heeft verhoogd
- Het rechtlijnige deel vanaf Rondenbos **nodigt uit tot snel rijden**. Dat blijkt ook uit de cijfers: er zijn meer dan **60% snelheidsovertredingen** waarvan echter 45% binnen de vork 51 – 60km/u. 16% zit binnen de vork 61-70 km/u
- Ook inzake **politie**nele taken is deze locatie **minder interessant**
- Lang tracé: keuze om meer te handhaven **rond de schoolomgeving** + de **wooncluster** aan de Lange Veldstraat
- Hier wordt een **standaard trajectcontrole** voorzien.



2 FLITSPALEN

Sint-Alenalaan
&
Roelandsveldstraat

Dilbeek



Sint-Alenalaan & Roelandsveldstraat Dilbeek

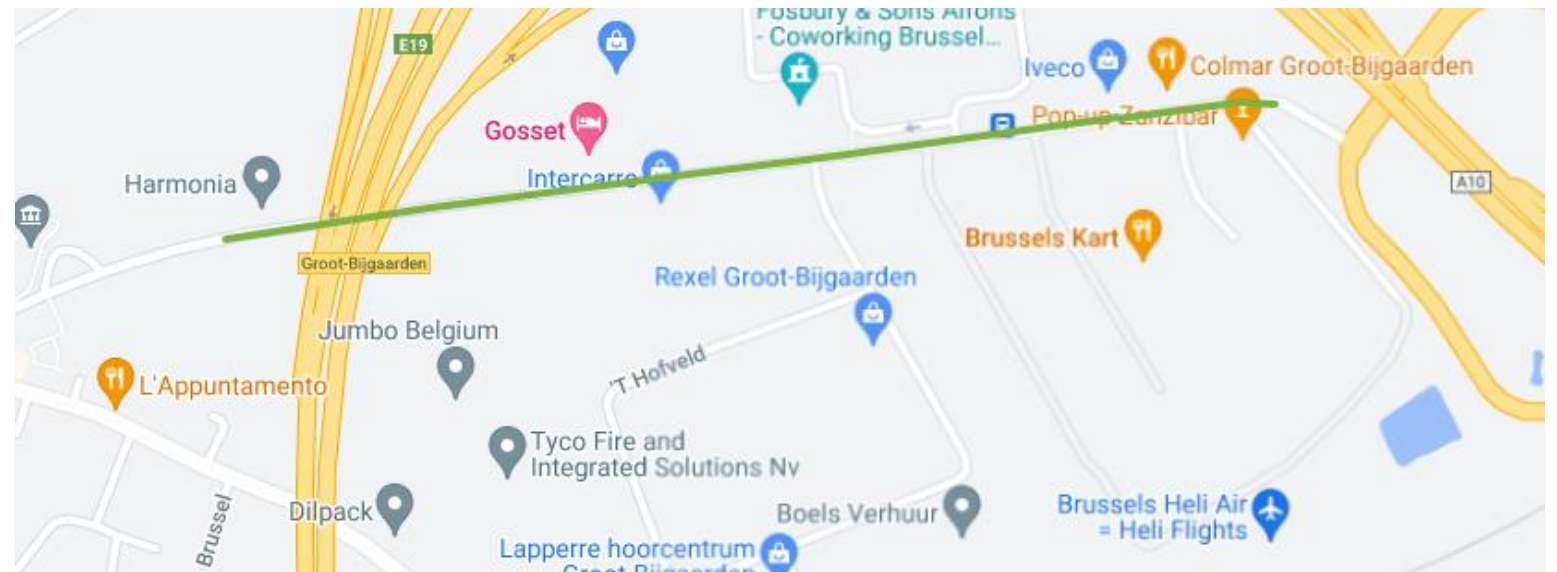
- In het centrum van Dilbeek bevinden zich **2 druk bezochte basisscholen** (Sint-Alena en Jongslag). De toegangswegen hiernaartoe bevinden zich allen in een zone 30. De Spanjebergstraat is een **fietsstraat**, de Sint-Alenalaan en de Roelandsveldstraat zijn onlangs vernieuwd en met **fietssuggestiestroken** voorzien.
- Gelet op de afwezigheid van fietspaden is het belangrijk dat de **zone 30 wordt gehandhaafd**, of althans dat de pakkans vergroot wordt.
- *(de Kasteelstraat richting basisschool De Vlinder zal op vrij korte termijn voorzien worden van brede aanliggende fietspaden, alsook in de D'Arconatistraat plant de gemeente in 2 fasen de aanleg van een dubbelrichtingsfietspad. Deze 2 straten worden voorlopig dus niet in rekening genomen).*
- Op de **Sint-Alenalaan** rijdt **60%** van de chauffeurs **te snel**. In de **Roelandsveldstraat** ligt dat percentage nog hoger richting **80%**. Op de Sint-Alenalaan werden in 2021 **3 ongevallen** geregistreerd: 3 met stoffelijke schade, 1 met lichamelijk letsel
- Gelet op de beperkte lengtes van de straten is het voorstel om met een **flitspaal** te werken.



1 TONNAGEVERBOD

Alfons Gossetlaan

Groot-Bijgaarden



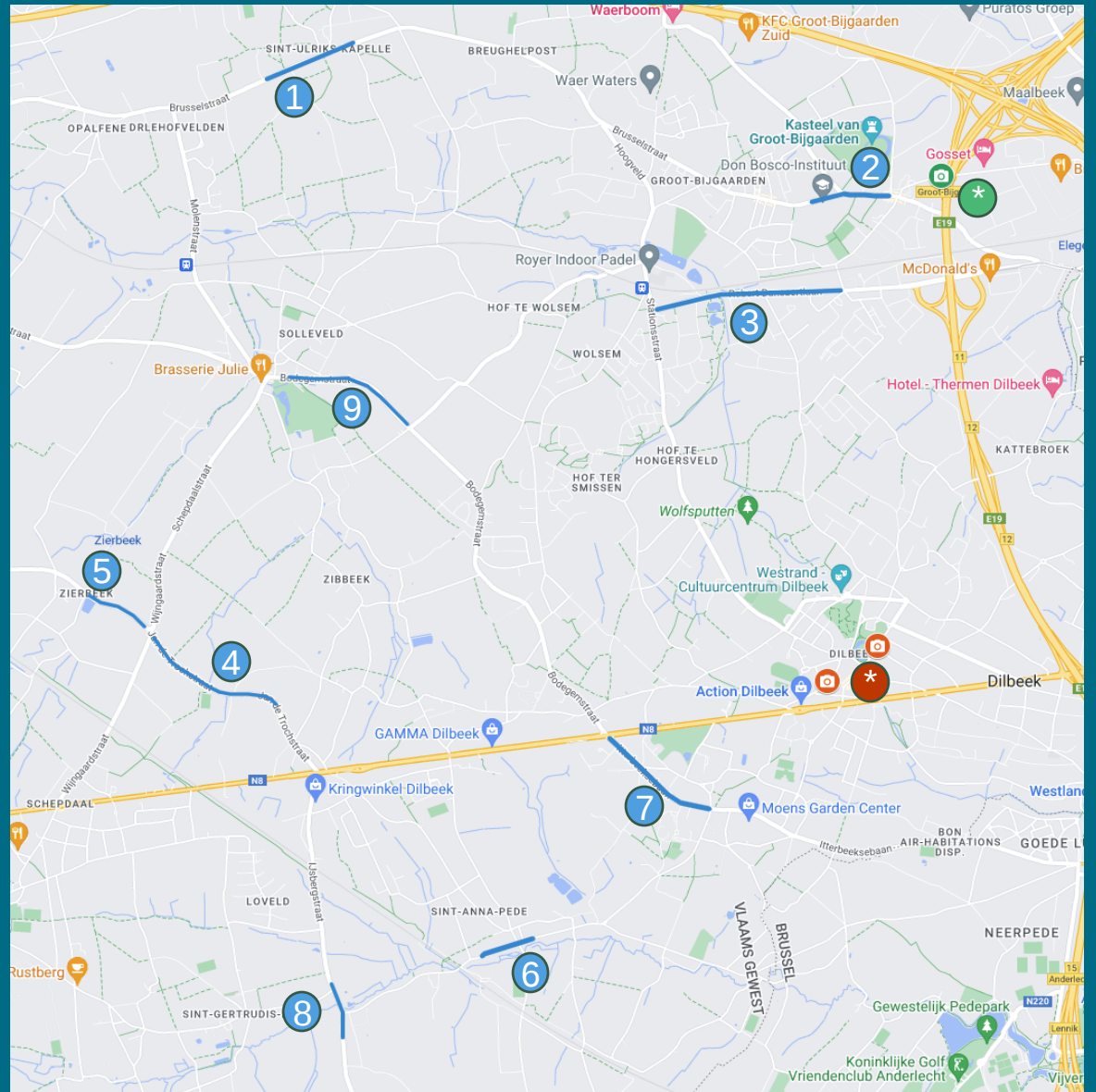
Alfons Gossetlaan Groot - Bijgaarden

- De Alfons Gossetlaan is een **invalsweg** voor Groot-Bijgaarden richting de R0.
- De weg is voorzien langs **beide zijden met conforme brede fietspaden, voetpaden** enz.
- Uit de snelheidsmetingen blijkt dat slechts een **beperkt aantal voertuigen (4%) te snel rijdt**. De opstelling van snelheidscamera's is hier niet nodig.
- Er is echter wel een **tonnageverbod** voor zwaar verkeer komende van de Gossetlaan richting Bijgaardenplein. Dit verbod kan zeer moeilijk gehandhaafd worden. Eerder dan een automatische camera te installeren voor snelheid, zou er met **een camera het tonnageverbod** gecontroleerd kunnen worden.
- Dit valt onder **GAS 4** ipv GAS 5.



Locaties in kaart gebracht

Uit het overzicht kunnen we opmaken dat de GAS 5 opstelling over Groot-Dilbeek verdeeld werd en elke deelgemeente aan bod komt. Een 7-tal schoolomgevingen liggen binnen of vlakbij de opstellingen.



Het financieel plaatje ...

Kosten

In de MJP werd in 2023 en 2024 telkens een **investeringsbudget** voorzien van € 677.146,25 (€ 1.354.292,5).
In 2023 een jaarlijks **exploitatiebudget** van een kleine € 50.000,00 vanaf 2024 telkens € 100 000,00.

De kostenraming voor:

- 9 trajectcontroles
- 2 snelheidscamera's
- 1 tonnageverbod

- **9 trajectcontroles (= 18 camera's):**
 - éénmalige kost van € 803 516,77
 - jaarlijkse kost van € 26 312,58

- **2 flitscamera's:**
 - éénmalige kost van € 125 855,10
 - jaarlijkse kost van ?

- **1 tonnageverbod:**
 - éénmalige kost van € 43 391,61
 - jaarlijkse kost van € 1 461,81

Totaal infrastructuur:

Éénmalige kost van € 972 763,48 (investering + installatie)

Jaarlijkse kost van € 27 774,39

Ook op niveau van de **politie** zijn bijkomende investeringen nodig:

- **Vernieuwing van Macq STRIX naar M3 camerabeheersysteem:**
 - éénmalige installatiekost van € 12 389,22
 - jaarlijkse kost: € 63 542,32
- **Triage GAS 5:**
 - éénmalige installatiekost van € 2 995,33
 - jaarlijkse kost: € 11 496,38

Totaal politie:

Éénmalige kost van € 15 384,55

Jaarlijkse kost van € 75 038,70

Deze kost past perfect binnen het voorziene budget.

Totaalkost (investering, installatie, software politie & triage GAS 5)

Eénmalige kost van € 988 148,03

Jaarlijkse kost: € 102 813,09

Geschatte inkomsten

Boete per inbreuk: € 53,00/inbreuk

Dossierkost Haviland: € 17,00/dossier

Netto opbrengst € 36,00/inbreuk

Berekening op basis van ervaringen van Sint-Pieters-Leeuw

locatie	# passages/week	0,20%
Brusselstraat Kapelle	42 424	84,848
Brusselstraat GB	82 347	164,694
Dansaertlaan	71 641	143,282
Jan de Trochstraat	23 649	47,298
Rollestraat	5 497	10,994
Itterbeeksebaan	20 278	40,556
Doylijkstraat	18 707	37,414
Bodegemstraat	9 118	18,236
Roelandsveldstraat	6 949	13,898
Sint-Alenalaan	38 383	76,766
Alfons Gossetlaan *	73 *	0,146 *
Totaal aantal overtredingen	342 715	685,43
Inkomsten/week (aantal overtredingen * € 36,00)		€ 24.675,48
Inkomsten/jaar		€ 1.283.124,96

* Cijfers onder voorbehoud

Vervolgstappen en timing

Vervolgstappen en timing

- Oktober 2023: sitesurveys
- Oktober – december: opzetten communicatiecampagne
- December: gemeenteraad – aanpassing algemeen politiereglement
- Januari: lancering communicatie
- Februari: sensibilisering
- April - mei : start GAS 5

Conclusie:

Door het invoeren van GAS 5 hopen we:

1. De snelheidsproblematiek aan te pakken
2. De verkeersveiligheid te verhogen
3. Een cameraschild te creëren





DILBEEK.BE