



SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1099
van **MARIUS MEREMANS**
datum: 29 april 2021

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

GAS-boetes voor kleine snelheidsovertredingen in zones 30 en 50 - Trajectcontrole-as-a-Service (TaaS)

Sinds 1 februari van dit jaar bestaat het TaaS-systeem. Dat systeem wil steden en gemeenten bijstaan in de implementatie van de nieuwe mogelijkheid voor steden en gemeenten om een administratieve geldboete te bepalen voor kleine snelheidsovertredingen in zones 30 en 50.

Verschillende gemeenten, waaronder het gemeentebestuur van De Pinte, hebben interesse om in te tekenen op dat nieuwe systeem omtrent trajectcontrole, maar zitten met vragen.

1. Is het TaaS-systeem juridisch sluitend?
2. Ondersteunt en stimuleert de Vlaamse overheid intekening op het TAAS-systeem?

ANTWOORD

op vraag nr. 1099 van 29 april 2021

van **MARIUS MEREMANS**

1. De constructie waarbij de lokale besturen de financiering invullen volgens een concessie van openbare diensten waarbij een privéfirma eigenaar is van de installatie en de investerings-, plaatsings- en onderhoudskosten draagt, die nadien door de lokale besturen worden gecompenseerd door in het kader van zijn effectieve gebruik als handhavingsinstallatie een bedrag per boete af te staan aan de private partner, voldoet aan de financieringsvoorwaarde die gesteld wordt in artikel 29quater van de Wegverkeerswet. Het initieel uitgangspunt blijft immers gevrijwaard: het lokaal bestuur maakt volledig met eigen middelen gebruik van een handhavingsinstallatie (die weliswaar eigendom is van een derde partij) en er worden geen gewestelijke middelen aangewend.

De informatie over het Transportation as a Service systeem die ons ter beschikking wordt gesteld, belicht slechts de grote lijnen van het concept, hieruit valt niet op te maken of dit systeem juridisch sluitend is.

2. Vanuit de Vlaamse overheid is er geen betrokkenheid in het TAAS-project, noch op vlak van concept, noch op vlak van uitrol. Dit is een zuiver commercieel product dat op de markt gelanceerd is en waarbij de lokale besturen en lokale politiezones vrij zijn om dit product al dan niet aan te schaffen. Dit commerciële initiatief wordt vanuit de Vlaamse overheid niet actief ondersteund, noch gestimuleerd.

Voor de plaatsing van installaties zoals bijvoorbeeld TAAS langs wegen in beheer van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) op initiatief van derde partijen zoals lokale besturen of lokale politiezones, is er evenwel een randvoorwaarde: er is namelijk een meldingsplicht om de geplande installatie eerst bij het AWV aan te melden, voorafgaand aan enige concrete realisatie. De procedure voor de aanmelding is raadpleegbaar op de website <https://wegenenverkeer.be/zakelijk/lokale-besturen/handhaving/aanmelding-installaties-zonder-vraag-tot-financiering>.

Vanuit de Vlaamse overheid zijn er wel andere initiatieven lopende om de realisatie van bijkomende handhavingsinstallaties door lokale besturen en lokale politiezones te ondersteunen. Bij het AWV kan namelijk een financieringsbijdrage gevraagd worden voor de realisatie van installaties voor trajectcontrole en/of flitspalen. De procedure is raadpleegbaar op onze website: <https://wegenenverkeer.be/zakelijk/lokale-besturen/handhaving/aanvraag-voor-cofinanciering-van-handhavingsinstallaties>.

Ook worden de raamcontracten van het AWV als opdrachtcentrales opgesteld zodat lokale besturen hierop kunnen afnemen. Ook het federale raamcontract voor ANPR is een opdrachtcentrale. Zo kunnen lokale besturen en lokale politiezones op een heel laagdrempelige manier overgaan tot de realisatie van installaties zoals trajectcontrole, ANPR of flitspalen op eigen initiatief. Meer informatie over de beschikbare opdrachtcentrales zijn te vinden op de website: <https://wegenenverkeer.be/zakelijk/lokale-besturen/handhaving>.