Vlaams Parlement

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1191
van **PAUL VAN MIERT**
datum: 13 mei 2015

---

aan **BEN WEYTS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Opschorting snelheidscontroles - Gevolgen voor Vlaams Gewest

De minister geeft in zijn beleidsnota aan dat een effectief verkeersveiligheidsbeleid staat of valt met voldoende én efficiënte controles. Dat is niet alleen een kwestie van kwantiteit maar meer nog van kwaliteit.

Vlaanderen voorziet de gewestwegen en autosnelwegen van gepaste infrastructuur om de handhaving mogelijk te maken. Maar de eigenlijke verkeershandhaving blijft een zaak van de politie en is daarmee federale bevoegdheid. Een vlotte samenwerking met de federale en lokale politie en een goede afstemming van de beleidsprioriteiten van de verschillende politieke niveaus zijn dus cruciaal.

Uit recente krantenartikelen konden we vernemen dat de flitspalen op de Antwerpse snelwegen al drie weken geen aanleiding meer geven tot het uitschrijven van snelheidsboetes. Aanleiding hiervoor is het grote personeelstekort bij het verwerkingscentrum in Wilrijk. Twee redenen worden bij de federale politie aangehaald voor het personeelstekort in het verwerkingscentrum in Wilrijk. De eerste is een structureel personeelstekort, de tweede reden is de extra controle die vereist is bij inbreuken met leasingwagens waarbij nagegaan dient te worden wie achter het stuur zat. Na overleg met het ministerie van Binnenlandse Zaken en de federale politie, zou er in een tijdelijke interne oplossing voorzien worden om het betrokken centrum te versterken. Hierdoor zullen de flitspalen in de provincie Antwerpen opnieuw worden ingeschakeld.

1. Heeft de minister een idee van de omvang van het probleem? Blijft het capaciteitsprobleem enkel beperkt tot de provincie Antwerpen? Gaat het enkel over autosnelwegen of zijn ook gewestwegen gevat?

2. Welke gevolgen heeft deze situatie voor het Vlaamse beleidsniveau?

3. De beslissing om snelheidscontroles op te schorten, gebeurt idealiter in overleg met de bevoegde Vlaamse instanties.

   Was het Vlaamse Gewest op de hoogte van de capaciteitsproblemen die zich voordoen in het bewuste verwerkingscentrum?

4. Welke afspraken kunnen er worden gemaakt om de beleidsmatige accenten inzake verkeersveiligheid en handhaving nog beter op elkaar af te stemmen en de informatiedoorstroming over de beleidsniveaus heen in de toekomst te verbeteren?

BEN WEYTS
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

ANTWOORD
op vraag nr. 1191 van 13 mei 2015
van **PAUL VAN MIERT**

---

1. Het probleem in Antwerpen situeert zich in het gewestelijk verwerkingscentrum (GVC) Antwerpen. Daar staan momenteel drie inspecteurs van de politie in voor het visioneren van alle overtredingen. Het administratieve werk gebeurt door drie medewerkers. Via het federale verkeersveiligheidsfonds zijn er drie politieagenten en drie extra administratieve personeelsleden aan het GVC Antwerpen toegekend, maar deze zijn nog niet aangeworven. Bovenop dit personeelsprobleem wordt het GVC Antwerpen sinds april 2015, ingevolge het nieuwe instroombeleid van het parket, belast met extra administratief werk. Een nieuwe omzendbrief maakt immers dat de federale wegpolitie Antwerpen zelf moet instaan voor de identificatie van alle bestuurders van huur- of leasingvoertuigen. Deze nieuwe taak houdt in dat de federale wegpolitie Antwerpen bestuurders op een niet-geautomatiseerde manier moet identificeren en dit in zo'n 11.000 dossiers per jaar. In het meest gunstige scenario neemt dit per dossier 40 minuten extra in beslag.

   Om het probleem op te lossen heeft de federale politie ondertussen een aantal personeelsleden tijdelijk intern verschoven. Hierdoor werden de flitspalen gradueel terug geactiveerd sinds 1 mei jongstleden. De beslissing die door GVC Antwerpen werd genomen, heeft enkel een impact gehad op de flitspalen op de autosnelwegen en hoofdzakelijk in de provincie Antwerpen.

   Het gebrek aan personeelscapaciteit stelt zich ook bij het GVC Gent, maar de nieuwe taak van de identificatie van de bestuurders van huur- of leasingvoertuigen is hier minder problematisch.

2. Het gebrek aan de nodige snelheidscontroles kan de verkeersveiligheid in het gedrang brengen. De impact zal echter wellicht gering zijn omdat de flitspalen kortelings na de televisiereportage gradueel terug werden geactiveerd.

3. Binnen de Vlaamse Taskforce Handhaving worden dergelijke problemen en knelpunten besproken en aangekaart. In deze door mijn kabinet voorgezeten Taskforce Handhaving zijn zowel mijn eigen administratie als externe partners (o.a. federale en lokale politie, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, het College van procureurs-generaal) vertegenwoordigd. Daarnaast werd het probleem besproken op het halfjaarlijks overleg tussen het Agentschap Wegen en Verkeer en de federale wegpolitie.

4. Zoals aangegeven in de vraagstelling voorziet Vlaanderen vandaag in aangepaste infrastructuur om handhaving mogelijk te maken, terwijl de eigenlijke verkeershandhaving in de praktijk een zaak van de federale overheid is. Een vlotte samenwerking met de federale en lokale politie en met de politieparketten en een goede afstemming van de beleidsprioriteiten van de verschillende politieke niveaus zijn dus cruciaal, zodat de volledige handhavingsketen voldoende is afgedekt.
   In mijn beleidsnota gaf ik al aan dat het gericht inzetten van middelen uit het Vlaamse Verkeersveiligheidsfonds noodzakelijk is in de samenwerking met de federale en lokale politie. Een verdeling van deze middelen in functie van mijn beleidsprioriteiten zou hierbij een oplossing kunnen bieden.