



SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 136

van **PAUL VAN MIERT**

datum: 23 oktober 2015

aan **BEN WEYTS**

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

Uitbouw netwerk trajectcontroles - Financiering

Trajectcontrole wordt door de bevolking ervaren als een rechtvaardiger en veiliger systeem om snelheid te meten. Bovendien zorgt het voor een betere doorstroming ten opzichte van flitspalen en is het effect duurzamer.

De planning van trajectcontroles in Vlaanderen wordt mede aangestuurd door de taskforce Handhaving. Deze taskforce voorziet in een prioriteitenlijst, die de leidraad is voor de verdere uitbouw van trajectcontroles. Recentelijk heeft de minister aangekondigd dat hij in 26 nieuwe trajectcontroles voorziet naast drukke Vlaamse gewestwegen. Het merendeel van de controles is gepland in de Antwerpse Kempen en Zuid-West-Vlaanderen.

De timing van de realisaties van de trajectcontroles is in functie van het engagement van de lokale gemeentebesturen, vermits zij mede instaan voor een deel van de financiering. Dit jaar zullen er alvast vier extra trajectcontroles op gewestwegen worden gerealiseerd.

Onze weginfrastructuur is ondertussen ook uitgerust met andere handhavingssystemen, zoals Weigh In Motion. In het antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 1199 van 18 mei 2015 geeft de minister aan dat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) reeds initiatieven heeft genomen om de data, die door de systemen in hun beheer worden gegenereerd, te integreren in ANPR-cameranetwerken. Deze kunnen op hun beurt weer worden ingezet voor trajectcontroles.

1. Uit eerdere schriftelijke vragen blijkt dat de procentuele bijdragen van de lokale besturen bij de uitrol van TC-systemen langs gewestwegen schommelen.
Welke paramaters worden gehanteerd om de bijdragen van de lokale besturen te bepalen?
2. Kan de minister toelichting geven over het traject dat moet doorlopen worden bij de realisatie van een nieuwe trajectcontrole?
3. Kan de minister de initiatieven en bijbehorende stand van zaken inzake de opname van andere handhavingsapparatuur in het TC-netwerk toelichten? In welke mate kan dit ervoor zorgen dat het TC-netwerk op een kostenefficiëntere wijze kan worden uitgebouwd? Welke eventuele nadelen zijn eraan verbonden?
4. Welke mogelijkheden ziet de minister in de toekomst weggelegd voor het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds met betrekking tot de verdere uitbouw van het TC-netwerk?

ANTWOORD

op vraag nr. 136 van 23 oktober 2015

van **PAUL VAN MIERT**

1. De procentuele bijdragen van de lokale besturen bij de uitrol van TC-systemen langs gewestwegen zijn afhankelijk van de al beschikbare infrastructuur (hard- en software). De dienstorder MOW/AWV/2014/8 (<http://wegenenverkeer.be/sites/awv/files/bestanden/MOW-AWV-2014-8.pdf>) beschrijft de modaliteiten van de cofinanciering. Een limitatief aantal posten van de meetstaat van de opdrachtcentrale komt in aanmerking voor cofinanciering volgens een percentage dat in de dienstorder wordt vermeld. De procentuele bijdrage voor het lokaal bestuur is afhankelijk van de uitgevoerde hoeveelheden van deze posten.
2. Deze procedure is vastgelegd in de hoger vernoemde dienstorder MOW/AWV/2014/8.
3. Drie types van installaties met automatische nummerplaatherkenning (ANPR)-camera's wenst de Vlaamse overheid te koppelen aan het ANPR-netwerk. Op deze manier krijgt elke toepassing met haar eigen primaire doel, een tweede leven. Het betreft de volgende installaties:
 - Installaties waarmee de tussenafstanden van vrachtwagens worden gecontroleerd: in realisatiefase;
 - Installaties die vandaag zuiver verkeerskundige data aanleveren (reistijden en herkomst-bestemming): in ontwerpfase;
 - Weigh-in-motion installaties: in conceptfase.Deze installaties krijgen een extra functionaliteit, waardoor hun finaliteit wijzigt. Zij dienen immers aanzien als bewakingscamera's, wat op dit ogenblik niet zo is. Hierdoor dienen ze te voldoen aan de bepalingen van de camerawet. De gebruikers van de aangeleverde data zullen dan ook een aangifte bij de commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer moeten indienen.
4. De middelen van het Verkeersveiligheidsfonds zullen in eerste instantie worden gebruikt ter dekking van de taken (communicatie, sensibilisering, CARA (Centrum voor Rijgeschiktheid en Voertuigaanpassing) en CAV) die door het Vlaamse Gewest worden overgenomen van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV) of nog uitgevoerd door het BIVV, maar gefinancierd vanuit het Vlaamse Gewest.

Daarnaast zal het Verkeersveiligheidsfonds kunnen worden aangesproken ter financiering van algemene uitgaven op het vlak van verkeersveiligheid. Het kan hierbij onder andere gaan over investeringen die bijdragen tot de verkeersveiligheid, waaronder ook trajectcontrole. Afhankelijk van de beschikbare middelen in het Verkeersveiligheidsfonds kunnen dus ook middelen worden voorzien voor de verdere uitbouw van het trajectcontrole netwerk. Er zal in ieder geval worden getracht om de middelen uit het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds een zo optimaal mogelijke invulling te geven.

In ieder geval blijf ik overtuigd van het nut van trajectcontrole en zal ik, zoals ook specifiek vermeld in mijn beleidsnota, blijven investeren in trajectcontrole waar dit mogelijk is.