

**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 229  
van **PAUL VAN MIERT**  
datum: 3 november 2016

---

aan **BEN WEYTS**

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

---

*Trajectcontroles gewestwegen - Planning en financiering*

De minister heeft bekend gemaakt dat hij trajectcontroles op gewestwegen voor de volle 100 procent gaat financieren en plannen. Voorheen werd dit door lokale besturen zelf geregeld. Er zijn verhoudingsgewijs veel dodelijke ongevallen op gewestwegen. Vandaar dat er nu meer ingezet wordt op trajectcontroles. Na de invoering van trajectcontrole op de E40 is het aantal ongevallen met 43 procent gedaald. Tevens blijven de bestuurders ook na het traject langzamer rijden.

1. Waar ging het fout bij de lokale overheden waardoor de minister besloten heeft om trajectcontroles op gewestwegen voor 100% te gaan financieren en plannen?
  - a) Was dit te wijten aan de methodiek?
  - b) Was dit te wijten aan het feit dat gemeenten geen rechtstreekse return on investment hadden met de plaatsing van trajectcontroles?
  - c) Welke projecten werden nog niet uitgevoerd vanwege een te lang overleg vanuit de lokale overheden?
2. Hoe ziet de minister de financiering en planning van de trajectcontroles in praktijk functioneren?

**ANTWOORD**

op vraag nr. 229 van 3 november 2016

van **PAUL VAN MIERT**

---

1.
  - a) Ik verwijs naar mijn antwoord in de plenaire vergadering van 26/10/2016.
  - b) Ik heb geen zicht op de mate waarin dit aspect meespeelt.
  - c) Overzicht:
    - i. Volgende dossiers hadden een lange doorlooptijd:
      - Trajectcontrole (TC) op de N42 te Oosterzele, in uitvoering, nog niet operationeel;
      - TC op de N419 te Zwijndrecht, in uitvoering, nog niet operationeel.
    - ii. In het volgende dossier kon nog geen overeenkomst over de cofinanciering gesloten worden:
      - TC op de N14 te Hoogstraten.
    - iii. Het volgende dossier werd zonder gevolg afgesloten:
      - TC op de N126 te Tessenderlo, sinds begin 2016 op de planning, wegens langdurig uitblijven van formeel engagement, werd dit dossier recent afgesloten.
2. In het verleden werd enkel gewerkt met aanvragen van lokale politie en/of lokale overheden. Voortaan hanteert het Agentschap Wegen en Verkeer een top-down benadering. Ik wens te investeren in handhaving op de meest verkeersonveilige wegvakken op Vlaams niveau en waar trajectcontrole een oplossing kan zijn om de oorzaak van de verkeersongevallen te bestrijden. Dit impliceert dat de aanvragen vanwege de lokale politie en/of lokale overheden in de eerste stap van de aanvraagprocedure komt te vervallen. De methodiek om wegvakken te selecteren wordt uitgewerkt tegen begin 2017.