Vlaams Parlement

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1135
van **KATRIEN SCHRYVERS**
datum: 18 april 2017

---

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

Trajectcontrole - Verschillende snelheidslimieten

Trajectcontrole is een systeem dat werkt met nummerplaatherkenning en waarbij de gemiddelde snelheid over een langere afstand wordt gemeten. Zo hangen bij een trajectcontrolesysteem camera's op meerdere meetpunten langs de weg. Als men met een te hoge gemiddelde snelheid rijdt tussen de meetpunten, dan stuurt het systeem de gegevens door naar de federale politie. Daarnaast detecteert de installatie ook geseinde wagens en pechstrookrijders. Het is de ambitie van de Vlaamse regering om tegen 2018 trajectcontroles te voorzien op bijna het hele snelwegnetwerk in Vlaanderen.

Ook in lokale politiezones worden trajectcontroles geplaatst. Op lokale wegen kunnen over een langer traject (maar nog steeds op dezelfde baan) echter verschillende snelheidslimieten gelden. Zo kan er bijvoorbeeld op een baan waar maximum 70 kilometer per uur mag worden gereden een stuk zijn waar een snelheidslimiet geldt van slechts 50 kilometer per uur. Technisch gezien is het mogelijk om ook op zo'n traject de gemiddelde snelheid vast te stellen, te meten en bijgevolg te constateren of men er sneller rijdt dan deze gemiddelde snelheid. Volgens de regelgeving kan trajectcontrole op zo'n weg echter niet en moet er een nieuwe camera geplaatst worden aan de grens van elk gebied waar een nieuwe snelheidslimiet geldt. Dat maakt een en ander natuurlijk veel duurder voor de lokale politiezones.

1. Welke beperkingen zijn er voor het installeren van één trajectcontrole op een weg waar verschillende snelheidslimieten gelden?
2. Is de minister bereid om maatregelen te treffen die deze beperkingen opheffen zodat de (financiële) drempel voor lokale politiezones om trajectcontroles te plaatsen wordt verlaagd?

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

ANTWOORD
op vraag nr. 1135 van 18 april 2017
van **KATRIEN SCHRYVERS**

---

1. Een eerste beperking betreft de minimale trajectlengte. Deze metrologische eis, ingegeven door de meetnauwkeurigheid, ligt vast in de modelgoedkeuring van de betrokken installatie. Typisch bedraagt deze minimale trajectlengte voor de huidige oplossingen met modelgoedkeuring in Vlaanderen 500 meter.
   Wat de snelheidslimieten betreft, schetst u de beperkingen correct in de inleiding van uw vraagstelling. De snelheidslimiet in een traject dient uniform te zijn. Deze beperking heeft geen technische of metrologische grondslag, maar ontstaat vanuit de verkeerswetgeving. Hierin is het immers wel het begrip 'maximum toegelaten snelheid' gedefinieerd, maar niet het begrip 'maximum toegelaten gemiddelde snelheid'. Een ANPR-installatie over een traject met een niet-uniforme snelheid zou perfect de doorreistijd kunnen bepalen overheen het traject, en tevens aangeven of de gemeten doorreistijd al dan niet onder de minimale reglementaire doorreistijd ligt. Het systeem kan echter niet oordelen waar of dus ten opzichte van welke snelheidsbeperking de overtreding werd begaan. Bijgevolg kan ook de ernst van de overtreding niet worden vastgesteld. Een geleed systeem, met een extra detectiepunt op de snelheidsgrens biedt, in het kader van de huidige verkeerswetgeving, de oplossing. Hierdoor ontstaan als het ware twee op elkaar aansluitende trajectcontroles waarbij het tussenpunt zowel eindpunt is van het eerste traject, als beginpunt van het tweede (en vice versa).

2. Gegeven deze beperkingen, voor wat betreft de snelheidslimieten in een trajectcontrole, schuilen de eventuele te nemen maatregelen om hieraan een oplossing te bieden, in het aanpassen van de verkeerswet. Dit ligt echter buiten de bevoegdheid van de Vlaamse overheid.