

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 13
van **ANNICK LAMBRECHT**
datum: 27 juni 2019

aan **BEN WEYTS**

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

Flitspalen Brugge - Werking

In De Standaard van 22 juni 2019 stond dat amper 1 op de 12 flitspalen in Brugge effectief ook werkt. Van de 37 vaste flitspalen in Brugge kunnen er maar maximaal 3 tegelijk werken. Dat komt door het beperkt aantal digitale flitscamera's dat de politiezone ter beschikking heeft. Volgens de korpschef is dat te wijten aan het feit dat de minister van Mobiliteit vooral wil inzetten op en investeren in trajectcontroles en minder op gewone digitale flitscamera's.

De politiezone Brugge is een koele minnaar van de trajectcontroles in verstedelijkt gebied. Een trajectcontrole werkt immers niet binnen de bebouwde kom omdat de meetafstanden onvoldoende lang zijn, beweert de korpschef van de politiezone Brugge. In verstedelijkte gebieden zoals Brugge zou het dus beter zijn om te investeren in 'gewone' digitale flitscamera's in plaats van trajectcontroles, aldus de korpschef.

1. Klopt het dat er te weinig digitale flitscamera's beschikbaar zijn bij sommige politiezones, zoals de politiezone Brugge, omdat de minister volop wil inzetten op trajectcontroles? Betekent dat dan dat hij niet langer wil investeren in digitale vaste flitscamera's?
2. De opstartproblemen met de trajectcontroles zijn nagenoeg iedereen bekend. Bovendien is er tot op heden nog maar één locatie voor trajectcontrole bepaald in Brugge.

Is de minister van oordeel dat het de verkeersveiligheid ten goede zou komen als er gekozen wordt voor een en-enverhaal, met andere woorden dat er naast de nieuwe trajectcontroles ook genoeg wordt geïnvesteerd in digitale flitscamera's?

3. Hoe wil de minister de verkeersveiligheid verhogen met een dergelijk lage pakkans?

BEN WEYTS

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING ,VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, BUITENLANDS BELEID, ONROEREND ERFGOED EN DIERENWELZIJN

ANTWOORD

op vraag nr. 13 van 27 juni 2019

van **ANNICK LAMBRECHT**

- 1-3. Het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan zet in op de digitalisatie van de bestaande handhavingsapparatuur. Als eigenaar en beheerder van een groot aantal onbemande verkeerscamera's op Vlaamse gewestwegen wil het AWV dit aanpakken, rekening houdende met toekomstige ontwikkelingen. Hiervoor is AWV afhankelijk van de technische evoluties op de markt, de vereiste modelgoedkeuringen die noodzakelijk zijn voor handhavingsapparatuur en moet ook rekening gehouden worden met de wet op de overheidsopdrachten.

Een aantal jaren geleden werd besloten om meer in te zetten op trajectcontrole. Uit onderzoek blijkt namelijk dat bestuurders ter hoogte van een snelheidscamera plots afremmen voor de camera en terug versnellen eens ze de camera gepasseerd zijn. Dit negatieve effect wordt vermeden bij het inzetten van trajectcontrole. Ook bij een minimale afstand van 500m is het effect van trajectcontrole hoger dan het effect van een snelheidscamera, die enkel heel lokaal ter hoogte van de camera zelf werkt. Uit onderzoek blijkt bovendien dat trajectcontrole niet alleen een gunstig effect heeft op de gereden snelheid, maar dat zich dit ook doorzet in het effect op ongevallen. Snelheidscamera's verminderen het aantal letselongevallen met 20%, terwijl trajectcontrole een effect heeft van -30% op letselongevallen en zelfs -56% op ongevallen met doden of zwaargewonden (bron: Vias).

Gezien de voordelen van trajectcontrole, zal er in de toekomst blijvend ingezet worden op trajectcontrole. Daarnaast wordt door mijn administratie ook verder gewerkt aan de digitalisering van de andere camera's op locaties waar technisch, verkeerskundig of metrologisch geen trajectcontrole mogelijk is.

Naast de flitspalen die werken op basis van inductieve lussen, digitaliseert AWV ook stelselmatig de radarsnelheidscamera's. In de mate van het mogelijke (technisch, verkeerskundig en metrologisch) vervangt AWV deze door trajectcontroles.