

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 30
van **ANNICK LAMBRECHT**
datum: 16 juli 2019

aan **BEN WEYTS**

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

Trajectcontroles - Operationaliteit

In 2018 legde de Vlaamse minister van Mobiliteit, zonder inspraak van de lokale overheden en politie, de locaties vast waarop trajectcontroles moesten worden geïnstalleerd. Dat heeft voor gevolg dat in verschillende gemeenten en steden een aantal trajectcontroles wel geïnstalleerd maar niet operationeel zijn. Dit betekent meteen dat een aantal investeringen, gefinancierd door het aandeel dat de Gewesten krijgen uit het Verkeersveiligheidsfonds, onderbenut blijven.

1. Waarom was er geen inspraak van de lokale overheid en de politie bij de invoering van de trajectcontroles?
2. Is de minister het ermee eens dat een aantal investeringen, gefinancierd door het aandeel dat de Gewesten krijgen uit het Verkeersveiligheidsfonds, onderbenut blijven?
3. Wat zijn volgens de minister de redenen waarom niet alle trajectcontroles op heden operationeel zijn?
4. Heeft de minister een overzicht van de trajectcontroles die wel en niet operationeel zijn? Graag een overzicht per provincie en per stad/gemeente.
5. Op welke termijn wil de minister dat alle trajectcontroles operationeel zijn? Graag een overzicht per provincie en per stad/gemeente.

BEN WEYTS

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

ANTWOORD

op vraag nr. 30 van 16 juli 2019
van **ANNICK LAMBRECHT**

1. Ik investeer in trajectcontroles op gewestwegen volgens twee parallelle sporen, waarbij ik prioriteit geef aan de locaties waar de noodzaak aan snelheidshandhaving het hoogst is.

Sinds 2017 heb ik beslist om 20 extra trajectcontrole-installaties te realiseren op gewestwegen in Vlaanderen. De ongevalsgegevens blijven de enige parameter voor het bepalen van de prioriteiten. In het verleden werd enkel gewerkt met aanvragen van lokale politie en/of lokale overheden. Voortaan hanteert het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) 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.

AWV vervangt ook stelselmatig (grootteorde 40 per jaar) de analoge radarsnelheidscamera's zo veel mogelijk door trajectcontrole. De trajectcontrole heeft hetzelfde doel als de snelheidscamera maar dan op een meer afdoende en moderne manier. Het wegvak wordt bepaald door de locatie van de snelheidscamera. De locatie van de flitspaal werd eerder bij zijn plaatsing vastgelegd samen met, of zelfs, op aangeven van de lokale politie.

Voor beide sporen gebeurt de finale plaatsbepaling van de begin- en eindpunten van de trajectcontrole in nauwe samenwerking met de lokale politie, uiteraard vertrekkende van bovenstaande uitgangspunten.

2. Een behoorlijk aantal trajectcontrole installaties zijn wel degelijk klaar voor gebruik en ook zo ter beschikking van de respectievelijke politiediensten. Ook de trajectcontroles die al geïnstalleerd zijn, maar nog niet operationeel zijn, hebben tot op een zeker niveau hun impact op het verkeer. Ik besef echter heel goed dat dit preventieve effect niet blijvend is. Niettemin zullen weldra grote aantallen installaties operationeel kunnen worden gesteld (zie het antwoord op deelvragen 3 en 5).

Tenslotte, geïnstalleerde ANPR-camera's, die misschien voorlopig nog geen trajectcontrole functionaliteit kunnen vervullen, worden door de politiediensten wel al aangewend voor politionele functionaliteiten. Ik denk hierbij aan het gericht opsporen van voertuigen (niet-verzekerde, niet-gekeurde, geseinde,...), maar ook politioneel opzoekingswerk in allerlei dossiers, op basis van de passanten die in de databank onder strikte voorwaarden gericht kunnen worden opgezocht.

3. De belangrijkste redenen hierin zijn:
 - a) De transitie van de opdrachtcentrale die door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) zelf werd beheerd, naar de opdrachtcentrale onder de hoede van de Federale Politie.
 - b) Het federale contract behelst een centraal beheersysteem (CBS) dat de kern van het ANPR netwerk vormt waarop alle ANPR camera's en dus ook trajectcontroles aangesloten moeten worden. De laattijdige en het veelvuldige uitstel van de

oplevering van dit CBS, vertraagde sterk de oplevering van verschillende trajectcontroles. Het CBS werd eind juni 2019 opgeleverd. Initieel was dit voorzien begin 2018. Pas vanaf dit moment kon een verdere planning opgesteld worden voor de ijking en de conformiteitskeuring van de reeds geïnstalleerde trajectcontroles.

- c) Technische defecten die door aannemer moeten worden opgelost, alvorens de installatie conform de functionele specificaties kan worden opgeleverd.
 - d) Voor een aantal installaties is er weerstand van het lokale niveau, ingegeven door de top-down approach. Ook dit remt het beslissings- en installatieproces af.
4. De website <http://wegenenverkeer.be/trajectcontrole> geeft een up-to-date overzicht van de installaties in beheer van AWW.

Eventuele aanvulling

De tabel in bijlage geeft een meer gedetailleerd beeld.

5. De trajectcontroles die opgeleverd zijn, maar nog niet operationeel, zullen één voor één in het CBS van de Federale Politie ingekoppeld worden. Dit vergt de nodige ijkingen en conformiteitskeuringen. De precieze planning is nog in opmaak. Vermoedelijk bij het begin van het 4de kwartaal van 2019 zullen de trajectcontroles klaar voor gebruik zijn.
- Trajectcontroles met technische defecten kunnen pas opgeleverd worden zodra de aannemer het troubleshooting proces succesvol doorlopen heeft en aan de hand van cijfermateriaal kan aantonen dat de trajectcontrole binnen de marges opereert. Dit is een continuproces en loopt parallel met andere stappen.

BIJLAGEN

1. Rapportering trajectcontroles AWW