

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 24
van **ANNICK LAMBRECHT**
datum: 11 oktober 2019

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Verkeersveiligheid Brugge - Flitspalen en trajectcontroles

In De Standaard van 22 juni jl. lasen we dat amper één op de twaalf 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 die de politiezone ter beschikking heeft.

Volgens de korpschef is dat te wijten aan het feit dat de voorganger van de minister, bevoegd voor mobiliteit, vooral wou 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, toen bevoegd, volop wou inzetten op trajectcontroles? Betekent dat dan dat men 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 bepaald voor trajectcontrole in Brugge.

Zou het de verkeersveiligheid niet ten goede zou komen indien er gekozen zou worden voor een en/en-verhaal? 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 dergelijke lage pakkans?

ANTWOORD

op vraag nr. 24 van 11 oktober 2019

van **ANNICK LAMBRECHT**

1. 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 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).

De politiezone Brugge exploiteert 36 flitspalen van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), 33 roodlichtcamera's en 3 snelheidscamera's. De zone heeft hiervoor van het AWV 8 uitwisselbare onbemande camera's ter beschikking, net eentje minder dan de verhouding van 1 toestel per 4 palen die typisch per zone wordt nagestreefd sinds midden jaren 2000. Ongeveer 15% van de palen zijn buiten gebruik (defecten, aanrijdingen, vernieuwing wegdek, ...) Dit is ook het geval in PZ Brugge, voor 6 van de 36 palen. Hiervan zijn er 2 langdurig buiten gebruik en 4 palen zullen binnenkort terug operationeel zijn. Het is evenwel wel zo dat slechts 1 van deze onbemande camera's een digitale variant is, de overige zijn analoge.

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.

In 2018 heeft het AWV een marktbevraging gehouden om inzicht te krijgen in de toekomstige ontwikkelingen waaraan de fabrikanten van handhavingsapparatuur werken. Minstens 2 fabrikanten werken aan moderne digitale alternatieven voor de flitspalen die werken op basis van inductieve lussen. Beide hebben intussen stappen gezet richting het bekomen van een modelgoedkeuring. Ik verwacht deze oplossingen echter pas ten vroegste in 2020 daadwerkelijk op de markt. Ik denk hierbij aan een digitale roodlicht-snelheidscamera met ANPR-functionaliteit die waar mogelijk, ook begin-, eind- of tussenpunt van een trajectcontrole kan zijn.

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.

2. Het AWV verwacht volgens de huidige planning de operationalisering van de trajectcontrole op de N9 tegen eind 2019. Volgens de afspraken zal het gewestelijk verwerkingscentrum van de federale politie instaan voor de exploitatie.

De bouw van de trajectcontrole op de N32, gedeeltelijk in de PZ Brugge en gedeeltelijk in de PZ Het Houtsche is nog in uitvoering en zal door AWV aangepast worden gelet

op de recente uitbreiding van de 50km/h snelheidsbeperking. De PZ Houtsche zal instaan voor de exploitatie van deze installatie.

Gezien de voordelen van trajectcontrole en het effect op langere afstand, zal er in de toekomst blijvend ingezet worden op trajectcontrole.

3. De antwoorden op vragen 1 en 2 geven een heldere kijk op hoe Vlaanderen, ten minste wat betreft onbemande snelheidshandhaving, verder de verkeersveiligheid wil blijven aanpakken. Daarnaast geef ik ook graag mee dat de aanwezigheid van installaties op het terrein natuurlijk ook een ontradend effect hebben op de weggebruikers.