

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 45
van **MARINO KEULEN**
datum: 18 oktober 2019

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

Niet-actieve trajectcontroles - Onderzoek technische problemen

In de media lazen we de toelichting van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) bij de trajectcontroles. Zo blijkt dat er 48 actieve trajectcontroles zijn op Vlaamse autosnelwegen en gewestwegen. Daarnaast zijn er nog 62 installaties die momenteel niet werken omwille van technische problemen. In het recente verleden heb ik hierover reeds vragen gesteld aan de voorganger van de minister en die stelde dat het de verantwoordelijkheid van de federale (weg)politie betreft. Hij wees op het feit dat deze niet voldoende connectoren besteld hadden.

Situëren de problemen met de niet-actieve installaties zich nog steeds op het niveau van de federale (weg)politie?

Indien dit het geval is, gaat de minister contact opnemen met haar federale collega, bevoegd voor de politie, om dit probleem aan te kaarten? Is er in het (recente) verleden al overleg geweest tussen Vlaanderen en het federale niveau hieromtrent?

Indien dit niet het geval is, waar situëren de problemen met deze 62 installaties zich dan wel?

ANTWOORD

op vraag nr. 45 van 18 oktober 2019

van **MARINO KEULEN**

Om de trajectcontroles te doen functioneren zijn de volgende stappen noodzakelijk in de keten:

Vooreerst (1) dienen de trajectcontrolesystemen geïnstalleerd door de opdrachtnemer van het federale ANPR-contract 2017 R3 043. De technische uitrol gebeurt onder toezicht van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV).

Vervolgens (2) worden ze gehomologeerd. De inplanning van de homologatie is eveneens ten laste van de opdrachtnemer van het federale ANPR-contract 2017 R3 043.

Een aansluiting (3) op het nieuwe centrale datasysteem door de federale politie is noodzakelijk.

De vaststellingen (4) worden tenslotte verwerkt door de gewestelijke verwerkingscentra.

(5) Een overleg inzake plaatsing en gebruiksomstandigheden zoals bedoeld door de verkeerswet is eveneens noodzakelijk.

Het in dienst nemen van de trajectcontrole-installaties die technisch klaar zijn, maar nog niet actief zijn, is gekoppeld aan de operationalisering van de tweede versie van het centrale datasysteem van de federale politie. De tweede versie van het centrale datasysteem omvat wat men het "nationale ANPR cameraschild" noemt. De operationalisering, voorzien in het voorjaar 2019, moest worden uitgesteld door technische problemen die langs de kant van de leverancier dienden opgelost. Deze zijn ondertussen opgelost en de operationalisering, waaraan nog een evaluatie door het controleorgaan op de privacy voorafgaat, is nakend.

In afwachting van de operationalisering van de tweede versie van het centrale datasysteem van de federale politie is besloten om de homologaties verder uit te voeren.

De aangehaalde problemen in de vraagstelling in verband met de connectoren hadden te maken met een gebrek aan licenties op de oude oplossingen. Deze problematiek is niet meer relevant aangezien de federale politie volledig inzet op de uitwerking van een duurzame oplossing samen met de leverancier om de verwerking door de gewestelijke verwerkingscentra mogelijk te maken.

De leverancier maakt zich sterk dat de keten ondertussen volledig functioneert.

Na de finale tests van het cameraschild zelf deze maand, wordt de trajectcontrole-keten volledig functioneel uitgetest.

Het overleg zoals bedoeld in de verkeerswet is georganiseerd door het AWV.

In de realisatie van deze complexe keten dient zeker opgemerkt dat de samenwerking en verstandhouding tussen AWV en de betrokken diensten van de federale politie goed verloopt. Op regelmatige basis is er een operationeel overleg tussen de diensten van het AWV en de diensten van de federale politie die betrokken zijn bij de uitrol van de installaties.

Eens de keten operationeel is, zullen bijkomende indienstnames veel sneller kunnen verlopen.