

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 231
van **ALLESSIA CLAES**
datum: 11 december 2019

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

Invalswegen Aarschot - ANPR-camera's

In Het Laatste Nieuws van 2 december jl. meldde AWV (Agentschap Wegen en Verkeer) dat de trajectcontrole op de Aarschotsesteenweg tussen Gelrode en Rotselaar "ergens in de lente van 2020" in werking gesteld zou worden.

In en rond Aarschot werden al verschillende ANPR-systemen (Automatic Number Plate Recognition) geïnstalleerd. De Herseltsesteenweg (N19) is al enige tijd afgedekt. Ook op de baan tussen Rotselaar en Aarschot, de Leuvensesteenweg (ook N19), werden de nodige werken uitgevoerd. De timing daarvan zou zoals hierboven aangehaald de lente van 2020 zijn. De trajectcontrole op de Liersesteenweg (N10) is in voorbereiding. Op de Diestsesteenweg tussen Aarschot en Rillaar (ook de N10) is er echter nog niets voorzien aan ANPR-camera's. Hoewel dit een erg belangrijke in- en uitvalsweg is van en naar het Aarschots grondgebied, staan hier slechts twee flitscamera's, maar zijn geen ANPR-camera's geïnstalleerd.

1. Zijn er plannen om op de steenweg tussen Aarschot en Rillaar (N10) een trajectcontrole via ANPR-camera's te installeren?
Zo ja, wat is de timing ervan?
Zo neen, waarom niet?
2. Worden de bestaande camera's ook gebruikt voor andere doeleinden? Kunnen de omliggende lokale politiezones daar gebruik van maken als veiligheidstool om bepaalde misdrijven (diefstallen, rijden zonder verzekering, ...) aan te pakken?
3. Zijn er plannen om op andere wegen op het Aarschots grondgebied of het grondgebied van de omliggende gemeenten ANPR-camera's en trajectcontroles te installeren?

ANTWOORD

op vraag nr. 231 van 11 december 2019

van **ALLESSIA CLAES**

1. Er zijn op dit ogenblik geen plannen om op de betreffende locatie op de N10 een trajectcontrole te installeren.

Om te bepalen op welke locaties trajectcontrole komt, wordt telkens dezelfde objectieve methodiek gehanteerd. In deze methodiek wordt gebruik gemaakt van ongevallendata en gereden snelheid. Daartoe wordt de meest recent beschikbare ongevallendata gebruikt. De wegvakken met de hoogste verkeersonveiligheidsscore komen het hoogst in onze prioriteitenlijst terecht.

Vervolgens wordt aan de hand van floating car data nagegaan of snelheid ook effectief een probleem vormt op deze wegvakken. Dit is een technologie waarbij het verkeer gemonitord wordt met behulp van het Global Positioning System (GPS). Indien na de selectie op basis van een hoog ongevallenaantal en/of -ernst, de gereden snelheid op het wegvak te hoog is, wordt het traject weerhouden in de lijst van 20. Indien de gereden snelheid geen probleem blijkt te zijn op het wegvak, wordt het wegvak niet verder meegenomen.

Door middel van deze methodiek tracht het Agentschap Wegen en Verkeer de meest gevaarlijke wegvakken waar overdreven snelheid een probleem vormt het eerst aan te pakken.

In deze selecties kwam het wegvak op de N10 tussen Aarschot en Rillaar nog niet naar voor. Het aantal ongevallen ligt hier momenteel lager dan op de wegvakken die reeds geselecteerd zijn voor het installeren van trajectcontrole.

Ik kan u volledigheidshalve mededelen dat in de nieuwe dienstorder opgenomen zal worden dat naast de lijst die AW zelf realiseert een gemeente/stad of politiezone eveneens zelf een aanvraag voor plaatsing van trajectcontrole op een gewestweg kan doen bij AWV waarbij de kosten ten laste vallen van de aanvrager. In de dienstorder zal een aanvraagformulier in die zin vervat worden.

2. Alle camera's voor trajectcontrole, die door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) worden geplaatst, worden rechtstreeks met het AMS (centrale beheersysteem) van de federale politie geconnecteerd. Hierdoor zullen alle camera's ingeschakeld kunnen worden ter ondersteuning van de politionele taken.
3. De huidige uitrol van trajectcontroles is terug te vinden op volgende website: <http://wegenenverkeer.be/trajectcontrole>