

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 473

van **PETER VAN ROMPUY**

datum: 29 januari 2020

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Trajectcontrole - Vlaams-Brabant

Om de snelheid van het verkeer te doen dalen en de verkeersveiligheid te verhogen, investeert het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) actief in het systeem van de trajectcontrole. Bij een trajectcontrole wordt de gemiddelde snelheid over een langere afstand gemeten. Door middel van deze controles wordt getracht een gelijkmatige verkeersstroom en een rustiger wegbeeld te krijgen, met als uiteindelijk doel minder ongevallen. Het effect van trajectcontrole is efficiënter dan dat van flitspalen. In de buurt van flitspalen remmen bestuurders vaak af om daarna weer op te trekken. In 2020 worden de flitspalen zo veel mogelijk vervangen door de trajectcontroles, zowel op gewestwegen als op snelwegen.

Uit onderzoek (2014) dat werd uitgevoerd door het Instituut voor Mobiliteit van de Universiteit Hasselt in opdracht van de Vlaamse overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, blijkt dat op stukken snelwegen met trajectcontroles:

- het aantal snelheidsovertreders (tot 127 km/uur) daalt;
- het aantal zware snelheidsovertreders (meer dan 127 km/uur) zeer sterk daalt;
- het aantal ongevallen daalt, ook voor en na de bewaakte zone.

Graag had ik aan de hand van concrete cijfers een beeld gehad van de situatie in Vlaams-Brabant.

1. Op hoeveel plaatsen werden in Vlaams-Brabant door het Agentschap Wegen en Verkeer snelheidscontrolesystemen zoals flitspalen reeds vervangen door de trajectcontrole (graag een overzicht van de locaties en de data waarop deze actief werden)? Dit zowel voor de plaatsen op de autosnelweg als op andere wegen.
2. Op hoeveel plaatsen werden in Vlaams-Brabant door lokale politiezones snelheidscontrolesystemen zoals flitspalen reeds vervangen door de trajectcontrole (graag een overzicht van de locaties en de data waarop deze actief werden)? Dit zowel voor de plaatsen op de autosnelweg als op andere wegen.
3. Wat is de impact van deze maatregelen in Vlaams-Brabant op het aantal ongevallen, (zware) snelheidsovertredingen e.d.? Graag concrete cijfers die de argumentatie van de minister kunnen staven.
4. Hoe interpreteert de minister deze cijfers? Welke maatregelen zullen in de toekomst nog genomen worden om het aantal ongevallen, (zware) snelheidsovertredingen e.d. te doen dalen? Graag concrete plannen met de bijhorende timing en budgetten.

LYDIA PEETERS

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

ANTWOORD

op vraag nr. 473 van 29 januari 2020

van **PETER VAN ROMPUY**

1. Op 14 plaatsen werden door het Agentschap Wegen en Verkeer flitspalen vervangen door in totaal 27 trajectcontroles:

Wegnr.	Aantal TC's	Status	OPS verwacht	Gemeente (eindpunt TC)	Politiezone
N282	2	Opgeleverd - OPS	reeds operationeel	Lennik	PZ Pajottenland
N008	2	Opgeleverd - OPS	reeds operationeel	Lennik	PZ Pajottenland
N008	2	In Uitvoering	Q1 2020	Dilbeek	PZ Dilbeek
N008	2	In Uitvoering	Q1 2020	Dilbeek	PZ Dilbeek
N005	2	In Uitvoering	Q1 2020	Sint-Genesius-Rode	PZ Rode
N005	1	In Uitvoering	Q1 2020	Sint-Genesius-Rode	PZ Rode
N029	2	Opgeleverd - Non OPS	Q1 2020	Tienen	PZ Getevellei
N021	2	In Uitvoering	Q1 2020	Werchter	PZ BRT
N029	2	In uitvoering	Q1 2020	Glabbeek	PZ Hageland
N029	2	In uitvoering	Q1 2020	Glabbeek	PZ Hageland
N029	2	In uitvoering	Q1 2020	Glabbeek	PZ Hageland
N029	2	In uitvoering	Q1 2020	Kortenaken	PZ Hageland
N029	2	In uitvoering	Q1 2020	Bekkevoort	PZ Hageland
N019	2	In Uitvoering	Q1 2020	Rotselaar	PZ BRT

De timing voor het in dienst gaan van de trajectcontroles die momenteel nog niet operationeel zijn, is gekoppeld aan de in dienst name van het AMS, de nationale backoffice van de federale politie.

2. Lokale politiezones kunnen desgewenst op eigen initiatief en met eigen middelen een trajectcontrolesysteem laten plaatsen. Realisaties op initiatief van de lokale zones worden niet door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) opgevolgd. Bijgevolg beschikt AWV niet over de gevraagde gegevens.
- 3-4. Het is momenteel nog niet mogelijk om het effect van het plaatsen van trajectcontrole op het aantal ongevallen te analyseren. Om het effect te kunnen analyseren, wordt idealiter een voor- en nastudie opgezet, waarbij het aantal ongevallen na het plaatsen van trajectcontrole wordt vergeleken met het aantal ongevallen voor het plaatsen van trajectcontrole. Om deze vergelijking mogelijk te maken is meerdere jaren aan ongevallendata nodig in de voor- en naperiode. Sinds 2018 worden meer en meer locaties uitgerust met deze systemen. De naperiode is dus te kort om reeds een uitspraak te doen over het effect op ongevallen. Bovendien moet het Agentschap Wegen en Verkeer wachten op de gelokaliseerde ongevallendata (deze zijn momenteel beschikbaar tot en met 2017), waardoor een globaal effect op ongevallen pas over een aantal jaren kan worden onderzocht.
Het is bovendien niet mogelijk om het effect op snelheidsovertredingen te analyseren. AWV heeft namelijk geen zicht op het aantal en de ernst van de snelheidsovertredingen, aangezien dit een politionele bevoegdheid betreft.