

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 692

van **PETER VAN ROMPUY**

datum: 12 maart 2020

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Trajectcontrole - Vlaams-Brabant (2)

In opvolging van mijn eerdere schriftelijke vragen (nr. 447 van 24 januari 2020 en nr. 473 van 29 januari 2020) over de trajectcontroles in Vlaams-Brabant, heb ik nog enkele bijkomende vragen. Dit om een aantal onduidelijkheden uit te klaren en correcte gegevens en cijfers te krijgen.

1. In haar antwoord op schriftelijke vraag nr. 473 gaf de minister aan dat lokale politiezones desgewenst op eigen initiatief en met eigen middelen een trajectcontrolesysteem kunnen laten plaatsen. Realisaties op initiatief van de lokale zones zouden niet worden opgevolgd door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). In het kader van de algemene verkeersveiligheid lijkt het me echter interessant om een duidelijk beeld te hebben op het aantal (lokale) trajectcontroles, de plaats van deze trajectcontroles, het snelheidsbeeld, de ongevallenimpact, etc.
 - a) Hoe bekijkt de minister dit gegeven?
 - b) Heeft de minister plannen om deze informatie op te vragen in de toekomst?
2. Verder gaf de minister aan dat lokale politiezones in samenspraak met de lokale besturen kunnen weigeren hun goedkeuring te geven voor de plaatsing van trajectcontroles door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV).

In welke mate kunnen zij aanbevelingen geven inzake potentiële nieuwe locaties?

3. In haar antwoord op schriftelijke vraag nr. 447 geeft de minister aan dat er op 19 februari 2020 in totaal 48 trajectcontroles in verschillende stadia van uitvoering zijn in Vlaams-Brabant. In haar antwoord op nr. 473 geeft zij aan dat op 14 plaatsen in Vlaams-Brabant de flitspalen vervangen werden door 27 trajectcontroles. Voor deze 27 trajectcontroles (van de in totaal 48) gaf de minister de locaties en de stand van zaken weer.

Graag had ik ook een locatie gekregen en een stand van zaken (operationeel, in uitvoering,...) wat betreft de andere 21 trajectcontroles in Vlaams-Brabant.

4. Vervolgens gaf de minister in haar antwoord op schriftelijke vraag nr. 447 aan dat het momenteel niet mogelijk zou zijn om het effect van trajectcontroles op het aantal ongevallen te analyseren (de periode na de plaatsing is te kort om reeds degelijke analyses te maken). Wat betreft de snelheden kan dit in mijn ogen echter wel. Dit door middel van de aankoop van nieuwe Floating Car Data.

- a) Voor welke locaties werden reeds Floating Car Data aangekocht en voor welke nog niet?
 - b) Graag ook een duidelijke opdeling en overzicht van de data voorafgaand aan de plaatsing van de trajectcontroles en na de plaatsing.
 - c) Heeft de minister plannen om nieuwe Floating Car Data aan te kopen voor de locaties waarover ze nu nog geen gegevens heeft? Zo ja, op welke termijn? Zo niet, waarom niet?
 - d) Graag had ik per locatie waarvoor reeds Floating Car Data beschikbaar zijn, de bevindingen van de minister ontvangen. Met andere woorden concrete cijfers per locatie die aantonen wat het effect is van de trajectcontroles in vergelijking met situaties voor de trajectcontroles.
5. Tot slot geeft de minister in haar antwoord op nr. 447 weer dat voor de bepaling van de locaties van nieuwe trajectcontroles steeds dezelfde objectieve methodiek wordt gehanteerd. In deze methodiek zou gebruikgemaakt worden van ongevallendata en gereden snelheid.

In welke mate worden andere criteria zoals 'bijna ongevallen' en 'zwakke weggebruikers' meegenomen in de bepaling van nieuwe locaties?

ANTWOORD

op vraag nr. 692 van 12 maart 2020

van **PETER VAN ROMPUY**

1. a) Wanneer een lokale politiezone of gemeente op eigen initiatief een trajectcontrole systeem plaatst, gebeurt dit volledig op hun verantwoordelijkheid en kosten. Natuurlijk weet het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) als gewestelijke wegbeheerder wel graag waar deze trajectcontroles langs haar eigen wegen komen. Voor het plaatsen van de installatie op grond in beheer van AWV dient dan ook een domeinnamevergunning bekomen te worden.

b) Er zijn geen plannen om de betreffende informatie (het aantal lokale trajectcontroles, de locatie, het snelheidsbeeld, de ongevallenimpact) op te vragen.
2. Om te bepalen op welke locaties trajectcontrole komt, wordt telkens dezelfde objectieve methodiek gehanteerd. In deze methodiek wordt het gewestwegennet gescreend en wordt gebruik gemaakt van ongevallendata en gereden snelheid. Op basis van deze analyses werd een lijst van 20 locaties en 10 reservelocaties geselecteerd. Wanneer lokale besturen en/of politiezones een locatie afkeuren, dan wordt de eerste locatie van de reservelijst geselecteerd. Lokale besturen kunnen op dit moment geen aanbevelingen doen omtrent nieuwe locaties omdat AWV prioriteit geeft aan de locaties die, vanuit de analyses van ongevallen en snelheid, het meest prioritair zijn. Zoals ik wel al heb bevestigd bij de uitrol van de nieuwe trajectcontroles, vind ik de inspraak van lokale besturen cruciaal bij het bepalen van de locatie van een trajectcontrole aangezien zij verkeerssituaties op hun grondgebied door en door kennen. Ik heb dan ook aan het Agentschap Wegen en Verkeer gevraagd om een aanvraagprocedure en kostenregeling uit te werken waarbij lokale besturen hun vraag naar maatregelen inzake handhaving van snelheidsregimes kunnen indienen en door hen geselecteerde locaties naar voren kunnen schuiven voor roodlicht- en snelheidscamera's en trajectcontroles op gewestwegen.
3. Hieronder vindt u, in aanvulling van de stand van zaken van de 27 trajectcontroles zoals meegedeeld in het antwoord op uw schriftelijke vraag 473 van 29 januari 2020, de gevraagde stand van zaken voor de andere 21 trajectcontroles in Vlaams-Brabant:

Weg nr.	Aantal TC's	Status	OPS verwacht	Gemeente (eindpunt TC)	Politiezone
N002	2	In Voorbereiding	2020	Lubbeek/Lubbeek	5391 PZ Bierbeek/Boutersem/Holsbeek/Lubbeek /5391 PZ Bierbeek/Boutersem/Holsbeek/Lubbeek
R000	1	In Wacht	-	Halle/Halle	5905 PZ Zennevallei /5905 PZ Zennevallei

N282	2	Opgeleverd - Defect	ops	Lennik/Lennik	5405 PZ Pajottenland /5405 PZ Pajottenland
N285	2	Opgeleverd - Defect	ops	Herne/Herne	5405 PZ Pajottenland /5405 PZ Pajottenland
N282	2	Opgeleverd - OPS	ops	Vlezenbeek/Vlezenbeek	5905 PZ Zennevallei /5905 PZ Zennevallei
N006	2	Opgeleverd - OPS	ops	Sint-Pieters-Leeuw/Sint-Pieters-Leeuw	5905 PZ Zennevallei /5905 PZ Zennevallei
N019	2	Opgeleverd - OPS	ops	Aarschot/Rotselaar	5394 PZ Aarschot /5399 PZ BRT
A003	1	Opgeleverd - Non OPS	Q2 2020 - timing gekoppeld aan in dienst gaan federale backoffice	Zaventem/Zaventem	5400 PZ Zaventem /5400 PZ Zaventem
N229	2	In Uitvoering	Q2 2020	Rotselaar/Rotselaar	5399 PZ BRT /5399 PZ BRT
N010	2	In Uitvoering	Q2 2020	Begijnendijk /Aarschot	5399 PZ BRT /5394 PZ Aarschot
A003	1	In Voorbereiding	-	Bertem/Bertem	5908 PZ Voer & Dijle /5908 PZ Voer & Dijle
N021	2	Opgeleverd - Non OPS	Q2 2020 - timing gekoppeld aan in dienst gaan federale backoffice	Haacht/Haacht	5395 PZ Haacht /5395 PZ Haacht

Status	uitleg PV
In Voorbereiding	In bestelling, nog geen werken uitgevoerd
In Uitvoering	werken in uitvoering
In Wacht	in bestelling, voorbereiding of uitvoering on hold
Opgeleverd - OPS	installatie functioneel
Opgeleverd - Non OPS	installatie technisch klaar voor gebruik, functionaliteit TC nog niet in orde
Opgeleverd - Defect	installatie operationeel, maar tijdelijk buiten dienst door defect

4. a) Floating car data wordt steeds aangekocht voor het volledige gewestwegennet en dit om een objectieve prioritering te kunnen maken van de locaties waar trajectcontrole het meest nodig is.

- b) Op heden beschikt AWV over floating car data van
 - februari, maart, april, mei 2017
 - maart, april, mei 2018
 - c) In 2020 zal AWV opnieuw floating car data aankopen van de periode maart, april, mei 2019, en dit om een nieuwe selectie van 20 locaties uit te kunnen voeren. Deze zal medio 2020 ter beschikking zijn.
 - d) Op heden is het niet mogelijk om een voor- en nastudie op te zetten omtrent het effect van trajectcontrole op snelheden (gebaseerd op floating car data). Aangezien maart, april, mei 2018 de meest recente data betreffen waarover AWV beschikt en de eerste nieuwe locaties pas later werden uitgerust met ANPRcamera's, is het momenteel niet mogelijk om dit effect te analyseren. Op basis van data van 2019 zou dit wel kunnen voor een aantal locaties, maar hierbij dient men aandacht te hebben voor het feit dat de analyse beperkt zal blijven. Op basis van de floating car data zal kunnen geanalyseerd worden wat de globale V85 vóór en na de plaatsing van trajectcontrole was, maar zal het effect op bijvoorbeeld het aantal overtreeders niet kunnen geanalyseerd worden. *(V85 is de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden op een weg met vlot verkeer in normale weersomstandigheden en weerspiegelt de snelheid die een ruime meerderheid van automobilisten als redelijk en veilig beschouwt in ideale omstandigheden).*
5. Aangezien AWV het volledige gewestwegennet screent, is het niet mogelijk om bijna-ongevallen mee te nemen. Deze worden immers niet standaard gescreend, en het is dus onmogelijk om hier een objectieve parameter rond op te zetten.

Bij het analyseren van de ongevallen worden alle ongevallen meegenomen, dus ook de ongevallen met zwakke weggebruikers. Om een sterker gewicht te geven aan de zware ongevallen, wordt gewerkt met de 531score, waarbij elk dodelijk slachtoffer een gewicht van 5 krijgt, elk zwaargewond slachtoffer een gewicht van 3 en elk lichtgewond slachtoffer een gewicht van 1.