

ingediend op **1079** (2021-2022) – Nr. 1
21 december 2021 (2021-2022)

Voorstel van resolutie

van Els Robeyns, Annick Lambrecht en Hannelore Goeman

over de dreigende privatisering
van het lokale verkeersveiligheidsbeleid

TOELICHTING

In het Vlaamse regeerakkoord werd een passage opgenomen met de ambitie om het voor lokale besturen mogelijk te maken om zelf te handhaven op beperkte snelheidsovertredingen bij snelheidslimieten van 30 en 50 kilometer per uur: "Inzetten op handhaving blijft dus noodzakelijk. Steden en gemeenten krijgen de mogelijkheid om GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen in zone 30 en zone 50 uit te vaardigen en te handhaven met eigen infrastructuur. Zo plukken gemeenten de vruchten van investeringen in verkeersveiligheid zonder dat zware overtreeders strafrechtelijke vervolging kunnen ontglippen."

Voorheen was beboeten op snelheidsovertredingen enkel de bevoegdheid van het parket en de politie. Met dit systeem kan ook de gemeente de verbaliserende instantie zijn, via GAS-boetes (GAS: gemeentelijke administratieve sanctie). Zowel ambtenaren als politieagenten kunnen overtredingen vaststellen, en hun proces-verbaal gaat dan naar de sanctionerende ambtenaar die de plaats inneemt van een rechtbank en de sanctie bepaalt.

Vele gemeenten zijn voorstander van een dergelijk systeem, ook al omdat het financieel een voordeel heeft. De opbrengst van een GAS-boete is nu voor de gemeentekas, niet langer voor het federale boetefonds. Dit laat gemeenten toe om zelf een sterker en doelgericht verkeersveiligheidsbeleid te voeren. De middelen kunnen namelijk aangewend worden om de verkeersveiligheid in de gemeente te verbeteren. Daar staat tegenover dat er fiks geïnvesteerd moet worden in de ANPR-camera's en de softwaresystemen. En natuurlijk is er mankracht nodig voor de administratieve afhandeling.

Op 7 oktober 2020 keurde het Vlaams Parlement het decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid (*Parl.St. VI.Parl. 2019-20, nr. 380*) goed waarin dit verder werd uitgewerkt. Daarin werden vijf voorwaarden opgenomen die moeten vervuld zijn vooraleer gemeenteraden kunnen overgaan tot het invoeren van de administratieve geldboetes:

- 1) Het betreft een overschrijding van de toegelaten maximumsnelheid met niet meer dan 20 kilometer per uur.
- 2) De snelheidsovertredingen worden begaan op een plaats waar de snelheid beperkt is tot 30 of 50 kilometer per uur.
- 3) Het gaat om snelheidsovertredingen vastgesteld volgens de voorwaarden, vermeld in artikel 62, met uitzondering van het zesde en achtste lid, met automatisch werkende toestellen als vermeld in hetzelfde artikel, die volledig worden gefinancierd door de lokale overheid.
- 4) De snelheidsovertredingen worden begaan door meerderjarige natuurlijke personen of door rechtspersonen.
- 5) Er wordt niet gelijktijdig een andere overtreding vastgesteld.

In het eerste jaar na de stemming van dit decreet, waren er maar weinig gemeenten die overgingen tot het effectief invoeren van dit systeem. Op datum van 18 november 2021 waren er drie lokale besturen die hiervan gebruikmaken: Mechelen, Willebroek en Lier. Maar recent raakte bekend dat verschillende lokale besturen in zee willen gaan met een consortium van drie bedrijven dat trajectcontrole als een dienst aanbiedt in een publiek-private samenwerking: Trajectcontrole as a Service (TaaS)

Het consortium levert aan de gemeente het systeem (camera's plus software) en zorgt voor de installatie, het onderhoud, de aansluiting op het net en de software die de gegevens tot bij de politie brengt. De politie moet de overtredingen wel nog

valideren en de afhandeling van de GAS-boete gebeurt door de gemeente. De drie bedrijven krijgen een commissie van 24 euro per boete, de boetes variëren van 53 tot 163 euro. Bij de laagste boete komt dus 45% van het bedrag bij het consortium terecht. Ook zou er door het bedrijf nog 21 procent btw worden bijgerekend, die de gemeente niet kan recupereren.

Dit maakt dat de inkomsten van het private consortium afhangen van het aantal overtredingen of zelfs het aantal vaststellingen. Economisch gezien heeft het bedrijf dus baat bij zo veel mogelijk overtredingen, maar dat staat haaks op het initiële doel van een trajectcontrole: het aantal snelheidsovertredingen terugdringen en de verkeersveiligheid verhogen. Problematischer is dat het consortium ook van de gemeenten in kwestie bedong dat in de betrokken straten alle snelheidsremmende maatregelen (zoals versmallingen, drempels of bloembakken) worden weggehaald en de straten maar een beperkt aantal dagen per jaar mogen worden afgesloten voor verkeer.

Daarbij komt nog dat de voorwaarden die expliciet in het decreet werden opgenomen, hier niet lijken te worden gerespecteerd. Met name de derde voorwaarde, die zegt dat het systeem volledig moet worden gefinancierd door de lokale overheid. In de memorie van toelichting bij het ontwerp van decreet, wordt dat op deze manier omschreven:

“Enkel in de gevallen waarin de apparatuur en de infrastructuur waarmee de snelheidsovertreding wordt vastgesteld, volledig wordt gefinancierd door de lokale overheid, kan een gemeentelijke administratieve sanctionering worden ingevoerd. Concreet betekent dit dat zowel de paal als de camera volledig moeten worden gefinancierd door de lokale overheid (gemeente of lokale politie), ongeacht de plaats waar deze apparatuur zich bevindt. Zo zullen automatisch werkende toestellen van het gewest die zich bevinden langs een gemeenteweg geen aanleiding kunnen geven tot een gemeentelijke administratieve geldboete. Omgekeerd kunnen automatisch werkende toestellen van de gemeente langs een gewestweg wel tot een gemeentelijke administratieve geldboete leiden.”

Bovendien stellen juristen zich vragen bij de geldigheid van die boetes. TaaS is eigenaar van de camera's die de overtredingen vaststellen en stuurt de nummerplaten van 'kandidaat-overtreders' door naar de politie. Die moet dan controleren of de automatische software van TaaS de correcte nummerplaat analyseerde op de foto. Boetes zijn pas rechtsgeldig als ze door de politie worden vastgesteld. Hier gebeurt de vaststelling in de praktijk door een privébedrijf.

Daarnaast worden er ook vraagtekens geplaatst bij de naleving van het gelijkheids- en mededingingsbeginsel door lokale besturen bij de toekenning van contracten aan private spelers voor de zogenaamde trajectcontrole as a service, dan wel of de wet op de overheidsopdrachten, respectievelijk de wet op concessieovereenkomsten hierbij wordt gerespecteerd.

Op 15 december 2021 werd hierover een debat gehouden in de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement. Alle partijen hebben daar hun duidelijke afkeer laten blijken voor het privaat verdienmodel van TaaS waarbij verkeersveiligheid niet voorop komt en de lokale autonomie van de gemeentebesturen volledig wordt uitgehold. Verschillende leden van de meerderheid gaven aan dat de beslissing van lokale besturen om hiermee in zee te gaan, haaks staat op het doel van het regeerakkoord en zoals uitgewerkt in het decreet, namelijk de lokale besturen een grotere autonomie geven, zeker op het niveau van handhaving van haar verkeersveiligheidsbeleid. De minister van Binnenlands Bestuur deed tijdens het debat ook een oproep richting lokale besturen om voorlopig geen contracten meer af te

sluiten met TAAS, tot zijn administratie een uitspraak heeft gedaan inzake de klacht die werd ingediend tegen de gemeente Bonheiden.

De indieners van dit voorstel vragen dat de Vlaamse Regering in de eerste plaats de voorwaarden uit het decreet verduidelijkt richting lokale besturen, zodat zij perfect op de hoogte zijn van wat kan en niet kan in de contracten die hierover worden onderhandeld. Daarbij dient uitdrukkelijk te worden aangegeven dat het systeem van TaaS in zijn huidige vorm niet door de beugel kan en haaks staat op het Vlaamse decreet in kwestie. De toepassing van de wetgeving inzake overheidsopdrachten en concessieovereenkomsten moet in herinnering worden gebracht.

Els ROBEYNS
Annick LAMBRECHT
Hannelore GOEMAN

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement:

- gelet op:
 - 1° het lopende onderzoek in de zaak die werd aangespannen bij de minister van Binnenlands Bestuur tegen de gemeente Bonheiden inzake de TaaS-overeenkomst;
 - 2° het debat tijdens de plenaire vergadering van 15 november 2021, waarbij alle fracties zich hebben verzet tegen het systeem van TaaS dat haaks staat op het doel van het decreet van 22 juni 2020;
 - 3° de signalen uit verschillende gemeenten die onderhandelen met TaaS, waarbij lokale autonomie inzake verkeersveiligheid volledig wordt uitgehold met contractuele voorwaarden zoals het verwijderen van verkeersremmende maatregelen;
- gehoord:
 - 1° de stelling van Els Robeyns tijdens de plenaire vergadering van 15 december 2021 dat “deze vorm van trajectcontroles (TaaS) niets meer te maken heeft met het verbeteren van verkeersveiligheid, wat nochtans het opzet is van het decreet, maar enkel en alleen met het uitschrijven van zo veel mogelijk boetes en het maximaliseren van de winst”;
 - 2° de stelling van Rita Moors tijdens de plenaire vergadering van 15 december 2021 dat “de contracten [de overeenkomsten tussen lokale besturen en het TaaS consortium] zoals ze nu voorliggen, de toets van ethiek helemaal niet kunnen doorstaan, dat er werkelijk een andere doelstelling is dan het verhogen van de verkeersveiligheid en dat de doelstelling wel degelijk een verdienmodel is”;
 - 3° de stelling van Jo Brouns tijdens de plenaire vergadering van 15 december 2021 dat “het terecht fel bekritiseerde TaaS niet meer of minder is dan een privatisering van het verkeersveiligheidsbeleid”;
 - 4° de stelling van Stijn Bex tijdens de plenaire vergadering van 15 december 2021 dat “de logica van die privéfirma [die TaaS aanbieden] natuurlijk is: hoe meer boetes, hoe meer geld. We zien dat daardoor verkeersveiligheidsversterkende maatregelen onmogelijk worden, teruggeschroefd worden of dat alleszins de gemeentebesturen daar niet meer vrij mogen over beslissen.”
 - 5° het antwoord van minister Bart Somers tijdens de plenaire vergadering van 15 december 2021 dat “wat voor hem wel belangrijk is, is dat de gemeente er altijd over moet waken dat haar autonomie om voor verkeersveiligheid te zorgen niet structureel wordt ondergraven door contractuele verplichtingen en dat hij ten tweede het belangrijk vindt dat een gemeente niet structureel wordt gehypothekeerd in het kunnen nemen van maatregelen in verband met verkeersveiligheid. Indien er een structurele hypotheek ligt op de lokale autonomie, zitten we volgens hem in een problematische context”;
 - 6° het antwoord van minister Lydia Peeters tijdens de plenaire vergadering van 15 december 2021 dat “ze ervan uitgaat dat voor die lokale besturen telkens verkeersveiligheid een topprioriteit is. Ze zetten alles op alles om zoveel mogelijk mensen aan te moedigen om de snelheidslimieten te respecteren, niet om te zorgen dat er zoveel mogelijk snelheidsboetes geïnd worden”;

- vraagt de Vlaamse Regering om:
 - 1° een officieel schrijven te richten aan alle lokale besturen met de boodschap om voorlopig geen contracten meer af te sluiten met TaaS-aanbieders, tot er een uitspraak is gedaan inzake de klacht over Bonheiden;
 - 2° in bovenstaand schrijven ook de uitdrukkelijke weerstand uit te spreken tegen het systeem van TaaS in zijn huidige vorm;
 - 3° in bovenstaand schrijven de vijf voorwaarden die in artikel 6 van het decreet van 22 juni 2020 houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid te verduidelijken met betrekking tot hun toepasbaarheid;
 - 4° in bovenstaand schrijven speciale aandacht te besteden aan artikel 62 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, waarin de voorwaarden worden opgelijst rond de vaststellingen gebeurd door onbemande automatisch werkende toestellen en de bevoegde personen;
 - 5° in bovenstaand schrijven ook de toepassing van de wetgeving inzake overheidsopdrachten en concessieovereenkomsten, dan wel minstens de basisbeginselen inzake gelijkheid en mededinging in herinnering te brengen die gelden bij het afsluiten van publiek private samenwerkingscontracten in het kader van een zgn. 'trajectcontrole as a service';
 - 6° het onmogelijk te maken dat overeenkomsten in de vorm van TaaS de lokale autonomie van een gemeente over het verkeersveiligheidsbeleid en de inrichting van wegen in het gedrang brengt.

Els ROBEYNS
Annick LAMBRECHT
Hannelore GOEMAN