

ingediend op **1182** (2021-2022) – Nr. 1
11 maart 2022 (2021-2022)

Conceptnota voor nieuwe regelgeving

van Rita Moors, Bert Maertens, Marius Meremans,
Annick De Ridder, Maarten De Veuster en Paul Van Miert

over de optimalisatie van GAS 5

1. Context

Voor de realisatie van het project Vision Zero, het project waarmee overheden het aantal verkeersslachtoffers tot nul willen herleiden tegen 2050, zet de Vlaamse Regering onder meer sterk in op handhaving. In het Vlaamse regeerakkoord werd de mogelijkheid voor lokale besturen opgenomen om onder bepaalde voorwaarden GAS-boetes uit te schrijven voor kleine verkeersovertredingen (GAS: gemeentelijke administratieve sanctie). Die ambitie werd verwezenlijkt op 1 februari 2021, want vanaf die datum kunnen lokale besturen in Vlaanderen beperkte snelheidsovertredingen op wegen waar een maximumsnelheid van 30 of 50 km/uur geldt, bestraffen met een GAS-boete. Op die manier krijgen de lokale besturen een stuk meer autonomie om het verkeersveiligheidsbeleid op hun grondgebied uit te stipelen en gericht te handhaven. Het grote voordeel voor de steden en gemeenten is dat ze zelf de inkomsten van de overtredingen ontvangen. De lokale besturen kunnen die opbrengsten op hun beurt dan weer investeren in de lokale verkeersveiligheid.

2. GAS 5

2.1. Gemeentelijk reglement of gemeentelijke verordening

Voordat GAS 5 voor bepaalde snelheidsovertredingen kan worden toegepast, moet de gemeenteraad in zijn reglementen of verordeningen administratieve geldboetes voor die snelheidsovertredingen bepalen. Als de gemeenteraad de geldboetes bepaalt, worden die snelheidsovertredingen niet langer strafrechtelijk bestraft. De geldboetes zijn dezelfde als de strafrechtelijke boetes die worden bepaald door de Wegverkeerswet, maar de inkomsten vloeien vanaf dan rechtstreeks naar de lokale besturen in plaats van naar het Verkeersveiligheidsfonds. Een sanctionerend ambtenaar (SA) is belast met de verwerking van die GAS-boetes.

2.2. Voorwaarden

De gemeenteraden kunnen alleen administratieve geldboetes bepalen als cumulatief aan de volgende vijf voorwaarden voldaan wordt:

- 1° de snelheidsovertreding wordt begaan op een plaats waar de snelheid beperkt is tot 30 of 50 km/uur;
- 2° de toegelaten maximumsnelheid wordt met ten hoogste 20 km/uur overschreden. Volgens het Hof van Cassatie mag alleen rekening gehouden worden met de gecorrigeerde snelheid en voor snelheden van 30 tot 100 km/uur bedraagt de maximaal toelaatbare fout 6 km/uur;
- 3° het gaat om een snelheidsovertreding die is vastgesteld met automatisch werkende toestellen die volledig worden gefinancierd door de lokale overheid;
- 4° de snelheidsovertreding wordt begaan door meerderjarige natuurlijke personen of door een rechtspersoon;
- 5° er wordt niet gelijktijdig een andere overtreding vastgesteld.

2.3. Procedure

Het proces-verbaal (pv) van de overtredingen moet binnen veertien dagen na de overtreding aan de SA worden bezorgd. Die heeft op zijn beurt veertien dagen de tijd om het pv samen met het bedrag van de GAS-boete aan de overtreder te bezorgen. De overtreder moet de boete betalen binnen dertig dagen, maar hij kan schriftelijk zijn verweermiddelen indienen bij de SA, die ze kan aanvaarden of ze onontvankelijk of ongegrond kan verklaren.

Als de SA vaststelt dat de voorwaarden om een administratieve geldboete op te leggen niet vervuld zijn, brengt hij de vaststeller van de overtreding daarvan op de hoogte, zodat de strafrechtelijke procedure kan worden gevolgd. Daarvoor kan een

protocol worden opgesteld tussen de betrokken diensten en overheden: het lokaal bestuur, het openbaar ministerie en de politiediensten.

2.4. Beroep en verjaring

Tegen de beslissing waarbij een administratieve geldboete is opgelegd, kan binnen een maand beroep worden aangetekend bij de politierechtbank.

3. Trajectcontrole as a Service (TaaS)

De voorwaarde voor de invoering van GAS 5, namelijk dat snelheidsovertredingen moeten zijn vastgesteld met automatisch werkende toestellen die volledig gefinancierd worden door het lokaal bestuur of de lokale politie, gaf aanleiding tot een nieuw initiatief, namelijk Trajectcontroles as a Service (TaaS). Voor een lokaal bestuur is een trajectcontrole een zware investering. TaaS komt aan dat euvel tegemoet doordat de privéfirma alle investerings- en exploitatiekosten van de trajectcontroles voor zijn rekening neemt, in ruil voor een bedrag voor elke boete die wordt uitgeschreven. Bij TaaS vult het lokaal bestuur de financieringsvoorwaarde in volgens een concessie van diensten, waarbij een privéfirma eigenaar is van de installaties en daarnaast ook alle kosten ervan, met inbegrip van de informatisering van de controles, voor zijn rekening neemt. Het lokaal bestuur draagt alleen de kosten van de sanctionerend ambtenaar en de elektriciteitsfactuur. De vraag is of daarmee voldaan wordt aan de financieringsvoorwaarde.

De bevoegde minister oordeelde van wel naar aanleiding van een parlementaire vraag¹ daarover: "Het initieel uitgangspunt blijft immers gevrijwaard: het lokaal bestuur maakt volledig met eigen middelen gebruik van een handhavingsinstallatie (die weliswaar eigendom is van een derde partij) en er worden geen gewestelijke middelen aangewend." De minister merkt wel op dat de informatie over het TaaS-systeem waarover zij beschikt, alleen de grote lijnen van het concept belicht: "De informatie over het Trajectcontrole as a Service systeem die ons ter beschikking wordt gesteld, belicht slechts de grote lijnen van het concept, hieruit valt niet op te maken of dit systeem juridisch sluitend is." Vanuit de Vlaamse overheid is er volgens de minister geen betrokkenheid in het TaaS-project, noch op het vlak van het concept, noch op het vlak van de uitrol van het project: "Dit is een zuiver commercieel product dat op de markt gelanceerd is en waarbij de lokale besturen en lokale politiezones vrij zijn om dit product al dan niet aan te schaffen. Dit commerciële initiatief wordt vanuit de Vlaamse overheid niet actief ondersteund, noch gestimuleerd."

Dat is een interpretatie van de financieringsvoorwaarde waarmee de Vlaamse decreetgever bij de invoering van GAS 5 geen rekening heeft gehouden. Het gevolg is dat er plots een privaat verdienmodel ontstaat op verkeersboetes, terwijl handhaving net het sluitstuk moet zijn van het verkeersveiligheidsbeleid, met als doelstelling zo weinig mogelijk overtredingen en dat door de weginfrastructuur zo veilig mogelijk in te richten.

4. Onderbenutting van de bestaande gewestelijke handhavingsstructuur

In verschillende gemeenten bevinden zich flitspalen die niet (meer) door het gewest gebruikt worden. Sommige steden en gemeenten zijn vragende partij om, in het kader van hun handhavingsbeleid, ook die flitspalen te gebruiken in het kader van GAS. Het gewest wil die palen echter niet overdragen. Een lokaal bestuur zal dan vaak afzien van het plaatsen van een tweede flitspaal op dezelfde locatie. Op die manier wordt er op die locatie geen handhaving op basis van GAS gedaan en wordt een holistisch beleid belemmerd. Een oplossing kan zijn om ongebruikte flitspalen

¹ Schriftelijke vraag van Marius Meremans over GAS-boetes voor kleine snelheidsovertredingen in zones 30 en 50. *Schriftelijke vragen* VI.Parl. 2020-21, nr. 1099, aan minister Lydia Peeters.

(al dan niet tegen vergoeding) over te dragen aan gemeenten als die gemeenten de flitspalen wel willen gebruiken (en de facto bijgevolg dus eigenaar worden van de infrastructuur).

5. GAS 5 tegenover crossborder

Met het crossbordersysteem lanceert federaal minister van Justitie Vincent Van Quickenborne een alternatief voor GAS 5. Crossborder stelt voor om GAS 5 te laten vallen en overtredingen opnieuw via het normale boetecircuit te bestraffen.

Het gewestelijk verwerkingscentrum heeft echter een beperkte capaciteit en heeft in het verleden al geweigerd om extra pv's te verwerken. Ook het federale Verkeersveiligheidsfonds doet er vandaag vier tot vijf jaar over om de gelden uit te keren aan de politiezones. Er zijn geen garanties dat dit nu sneller zal verlopen. Bovendien haalt het crossbordervoorstel de hele filosofie van GAS 5 onderuit. De bedoeling van GAS 5 is dat gemeenten die zelf investeren – wat een mogelijkheid en geen verplichting is – daar zelf ook voor beloond worden en dat de opbrengsten opnieuw in verkeersveiligheid geïnvesteerd worden. Bovendien handelt het parket over zijn grondgebied uniform. Door GAS 5 kunnen steden en gemeenten hun eigen accenten en prioriteiten leggen. Ook die mogelijkheid zal het crossbordervoorstel onderuithalen.

6. Evaluatie van GAS 5

De huidige regelgeving bevat dus nog een aantal juridische en praktische problemen die de toepassing van GAS 5 in de praktijk kunnen bemoeilijken:

- de tijdige verwerking van dossiers is niet vanzelfsprekend ingeval van buitenlandse overtreeders of rechtspersonen door complexere procedures, onder meer doordat de overtreder in de eigen landstaal moet worden aangeschreven en het moeilijker is om de bestuurder te identificeren;
- de deadline voor het verwerken van verweerschriften door de SA is zeer kort (dertig dagen). Als die termijn wordt overschreden, worden de verweermiddelen geacht aanvaard te zijn;
- recidivisten blijven onder de radar en de integratie van GAS 5 in een toekomstig rijbewijs met punten is evenmin mogelijk;
- er zijn grote administratieve lasten omdat elke overtreder het originele pv moet krijgen, dus met de natte politiehanttekening;
- depenalisering heeft tot gevolg dat verzachtende omstandigheden of een straf met uitstel niet langer mogelijk zijn;
- de overtreder krijgt maar één initiële kennisgeving en geen herinnering bij nietbetaling.

In de beleids- en begrotingstoelichting (BBT) is te lezen dat een evaluatie wordt voorbereid op basis van een bevraging van de lokale besturen in oktober 2021. Tijdens de bespreking van de uitgavenbegroting 2022 in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken op donderdag 2 december 2021 gaf de minister aan dat bij 152 lokale besturen een bevraging werd gedaan. Elk lokaal bestuur (via het officiële publieke e-mailadres van de burgemeester) heeft de vragenlijst per mail ontvangen en dus de kans gekregen om te reageren. Van alle Vlaamse lokale besturen hebben er uiteindelijk 153 (51 procent) gereageerd.

Drie lokale besturen, namelijk Mechelen, Lier en Nijlen, zijn al gestart met GAS 5. Alle drie de respondenten geven aan te maken te hebben met operationele knelpunten en vragen de aanpassing van artikel 29quater van de Wegverkeerswet.

7. Optimalisatie van GAS 5

Naar aanleiding van de knelpunten is aan de bevoegde minister gevraagd om snel werk te maken van een hersteldecreet. Met deze conceptnota vragen de indieners dat aan artikel 29quater van de Wegverkeerswet de volgende wijzigingen zouden worden aangebracht:

- de huidige procedures, termijnen en administratieve verplichtingen moeten worden gestroomlijnd, vereenvoudigd en in overeenstemming gebracht met andere procedures (artikel 29quater, §4, van de Wegverkeerswet);
- er is een systeem nodig om buitenlandse overtreders sneller te kunnen beboeten (artikel 29quater, §9, van de Wegverkeerswet);
- er moet een oplossing worden gevonden voor de kentekenaansprakelijkheid zodat GAS-boetes ook aan rechtspersonen betekend kunnen worden (vergelijkbaar met de regeling van GAS 4);
- er moet een mechanisme worden uitgewerkt zodat lokale besturen ongebruikte gewestelijke handhavingsinfrastructuur kunnen overnemen om lokaal een coherent handhavingsbeleid voor zones 30 en 50 mogelijk te maken (artikel 29quater, §2, van de Wegverkeerswet).

Rita MOORS
Bert MAERTENS
Marius MEREMANS
Annick DE RIDDER
Maarten DE VEUSTER
Paul VAN MIERT