

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1314
van **STIJN BEX**
datum: 20 mei 2022

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

ANPR-camera's - Registratie gsm-gebruik achter het stuur en snelheid moto's

Uit de meest recente verkeersveiligheidsbarometer van Vias blijkt nog maar eens dat de verkeersveiligheidscijfers in het Vlaamse gewest stagneren. Sterker nog, in het eerste trimester van 2022 waren er opnieuw meer verkeersdoden dan in dezelfde periode het jaar voordien, 50 in totaal. Het aantal letselongevallen en het aantal gewonden ligt zelfs 25% hoger dan in dezelfde periode in 2021. Voor personenwagens steeg het aantal letselongevallen met 25%, voor motorrijders met 13%, voor lichte vrachtwagens met 22% en voor vrachtwagens met 3%.

De drie grootste oorzaken voor ongevallen in ons verkeer zijn afleiding, een te hoge snelheid en het gebruik van verdovende middelen. Op snelwegen is 30% van de dodelijke ongevallen te wijten aan overdreven snelheid. Waar er echter trajectcontroles gebruikt worden om de snelheid te handhaven, gebeuren tot 85% minder ernstige snelheidsovertredingen, en neemt het aantal ongevallen af. Op 30 november 2021 waren 240 van de 405 trajectcontroles in Vlaanderen geïnstalleerd (schriftelijke vraag nr. 408 van 9 december 2021). Naast overdreven snelheid is afleiding een grote oorzaak van ongevallen. Volgens Vias vallen er elk jaar 150 doden, 850 zwaargewonden en 12.500 lichtgewonden door afleiding in het verkeer; autobestuurders zouden ongeveer de helft van de rijtijd afgeleid zijn. Het gebruik van een gsm is daarbij de grootste vorm van afleiding.

VRTnieuws berichtte op 19 mei dat motorrijders door de meeste trajectcontroles niet gecontroleerd kunnen worden door ANPR-camera's, omdat die meestal enkel de voorste nummerplaat registreren. Volgens de woordvoerder van federaal minister van Binnenlandse Zaken Verlinden om de volgende redenen: nummerplaten vooraan zijn doorgaans minder vuil en dus meer leesbaar, vrachtwagencabines hebben niet steeds dezelfde nummerplaat achteraan, ANPR-camera's worden ook gebruikt als instrument tegen terrorisme. Door de voorkant van een voertuig te registreren ziet men ook de inzittenden, waardoor duidelijk wordt wie het voertuig bestuurde. In de toekomst zou het ook mogelijk worden om ANPR-camera's te gebruiken voor het handhaven van andere verkeersovertredingen, zoals het gebruik van een gsm achter het stuur.

Tijdens de commissievergadering van 12 mei 2022 werd ook het stijgende aantal verkeersongevallen door afleiding achter het stuur besproken. Hieruit bleek dat de ANPR-camera's langs gewestwegen in Vlaanderen niet de functionaliteit hebben om ook op gsm-gebruik te controleren. Het is ook onduidelijk of dit kan binnen de Europese General Data Protection Regulation (GDPR). Handhaving op gebruik van een gsm gebeurt momenteel dus enkel door de politie. Bovendien is afleiding als misdrijf van derde graad een federale bevoegdheid.

1. Wat is de laatste stand van zaken betreffende de activering van trajectcontroles?
2. Volgens het kabinet van federaal minister van Binnenlandse Zaken Verlinden zouden ANPR-camera's in de toekomst wel gebruikt kunnen worden om onder meer gsm-gebruik te kunnen aanpakken.

Kan de minister toelichten waarom ANPR-camera's in Vlaanderen daar niet toe in staat zouden zijn, zoals ze tijdens de commissievergadering van 12 mei 2022 stelde?

3. Hoe wil de minister ervoor zorgen dat enerzijds nieuwe en anderzijds al geïnstalleerde ANPR-camera's wel gsm-gebruik kunnen registreren?
4. Is de minister van plan te overleggen over de handhaving op het gebruik van een gsm achter het stuur met de federaal bevoegde minister van Binnenlandse Zaken Verlinden en federaal minister van Justitie Van Quickenborne? Welke oplossingsrichting zal de minister daarbij voorstellen?
5. Op welke manier wil de minister toch inzetten op het handhaven van snelheidsovertredingen door motorrijders?

ANTWOORD

op vraag nr. 1314 van 20 mei 2022

van **STIJN BEX**

1. In verschillende eerdere parlementaire vragen werd de verdeling van de bevoegdheden inzake de end to end werking van trajectcontroles reeds gekaderd: Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) staat in voor de technische realisatie van de installaties voor trajectcontroles die in haar beheer gerealiseerd worden. Een actuele stand van zaken van de locaties waar een trajectcontrole in beheer van het AWV werd geïnstalleerd, is terug te vinden op de website van het Agentschap Wegen en Verkeer, zowel in kaartvorm als in tabelvorm: <https://wegenenverkeer.be/controles/snelheidscontroles/trajectcontroles>. Dit overzicht wordt periodiek geactualiseerd.

De operationele uitbating na de technische realisatie is een politionele verantwoordelijkheid. De geïnstalleerde trajectcontroles sturen hun gegevens door naar het AMS, het ANPR Management System van de federale politie, waar deze geconsulteerd kunnen worden door de bevoegde politiediensten.

Een actuele stand van zaken van de "activering" van trajectcontroles, zijnde de installaties die end-to-end als trajectcontrole werken en waarvoor de verwerking van de overtredingen geactiveerd werd, kan opgevraagd worden bij de politie.

2. In de vraagstelling wordt expliciet gsm-gebruik vermeld, maar het artikel 8.4 van de Wegcode gaat breder dan enkel gsm-gebruik. Volgens artikel 8.4 van de wegcode mag de bestuurder vanaf nu een elektronisch apparaat met een beeldscherm niet gebruiken, vasthouden of hanteren, tenzij het apparaat in een daartoe bestemde houder in het voertuig is bevestigd.

Op heden zijn de huidige ANPR-camera's die opgesteld zijn in het kader van trajectcontrole of in het kader van de installaties voor controle op tussenaafstanden, inhaalverbod of overlading niet voorzien van achterliggende beeldverwerkingssoftware.

3. Er zijn een aantal belangrijke hordes die nog genomen moeten worden, zowel wettelijk als functioneel.

De eerste en meest cruciale stap die hiervoor genomen dient te worden, ligt bij het federale niveau, namelijk een sluitend wettelijk kader voorzien voor handhaving van afleiding achter het stuur (overtreding op artikel 8.4 van de Wegcode) met automatisch werkende toestellen.

Alle ANPR-camera's die door AWV geplaatst werden in het kader van trajectcontrole zijn gekoppeld op het AMS, ANPR Management System, wat een politionele server is. Bijgevolg kan het AWV zelf niet aan de beelden van deze camera's. De handhaving van een overtreding op artikel 8.4 van de Wegcode is bovendien een zuiver federale bevoegdheid. Om het mogelijk te maken om de reeds geïnstalleerd ANPR-camera's van trajectcontroles te gebruiken voor het handhaven van afleiding achter het stuur zal er bijgevolg hiervoor door de federale politie een bijkomende functionaliteit op het AMS ontwikkeld moeten worden.

4. Zoals reeds aangegeven is de handhaving op overtredingen op artikel 8.4 van de Wegcode een federale bevoegdheid. Ik zal dus zeker in overleg gaan met de bevoegde federale ministers opdat er een sluitende end to end handhavingsketen opgezet kan worden voor de handhaving van afleiding achter het stuur. Gezien de koppeling van ANPR-camera's op het AMS, zal ook dit een bepalende factor zijn.
5. Ik verwijs naar mijn antwoord op de vraag om uitleg van mevr. Annick Lambrecht (nr. 3200) in de commissie Mobiliteit en Openbare Werken van 16 juni 2022.