

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1505
van **RITA MOORS**
datum: 17 juni 2022

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

GAS 5 (gemeentelijke administratieve sanctie) - Trajectcontroles door lokale overheden

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.

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 meer autonomie om het verkeersveiligheidsbeleid op hun grondgebied uit te stippelen 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.

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.

Tijdens de bespreking van de uitgavenbegroting 2022 in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van 2 december 2021 gaf de minister aan dat bij 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. Uit de evaluatie bleek dat drie lokale besturen, namelijk Mechelen, Lier en Nijlen, al waren gestart met GAS 5.

1. Zijn er ondertussen steden/gemeenten bijgekomen die trajectcontroles organiseren via GAS 5?
2. Heeft de minister weet van lokale besturen die reeds over zelfgefinancierde trajectcontroles beschikken, voor de introductie van GAS 5?

3. Heeft de minister weet van lokale besturen die reeds over zelfgefinancierde trajectcontroles beschikten voor de introductie van GAS 5, waarvan de inkomsten eerst naar het Verkeersveiligheidsfonds vloeiden, maar die na de introductie van GAS 5 zijn overgeschakeld naar het zelf innen van de opbrengsten van de verkeersovertredingen via GAS 5? Zo ja, welke?

ANTWOORD

op vraag nr. 1505 van 17 juni 2022

van **RITA MOORS**

1. De lokale besturen zijn niet verplicht om mij mee te delen dat zij GAS snelheid toepassen. Op basis van, op lokale websites, teruggevonden informatie startten er ondertussen wel meerdere lokale besturen. Momenteel voerden 10 lokale GAS snelheid in, voor zover ik deze informatie kan achterhalen. Anderen zijn, volgens persberichten e.d., bezig met de uitrol ervan op korte of langere termijn.
2. Neen, over deze informatie beschik ik niet. Er zullen lokale besturen reeds geïnvesteerd hebben in handhavingsinstallaties met eigen middelen voor de introductie van GAS snelheid. GAS snelheid hoeft daarenboven niet beperkt te zijn tot trajectcontroles. Wanneer een lokaal bestuur of haar politiedienst beschikt over bemande toestellen kunnen deze eveneens ingezet worden in het kader van GAS snelheid.
3. Neen, over deze informatie beschik ik niet.