

ingediend op **1660** (2022-2023) – Nr. 1
7 april 2023 (2022-2023)

Voorstel van resolutie

van Stijn Bex, An Moerenhout, Jeremie Vaneeckhout, Imade Annouri,
Meyrem Almaci en Mieke Schauvlieghe

over de uitrol en de regelgeving
van de GAS-boetes
voor beperkte snelheidsovertredingen

TOELICHTING

Vanaf 1 februari 2021 kunnen de lokale besturen beperkte snelheidsovertredingen bestraffen met een GAS-boete (gemeentelijke administratieve sanctie), ook wel GAS 5 genoemd. Daarmee heeft de regering haar voornemen in het regeerakkoord uitgevoerd. De GAS-boetes moeten bijdragen aan de verkeersveiligheid en de opbrengsten ervan komen terecht bij de overheid die de snelheidshandhaving financiert.

De Groenfractie is altijd al een koele minnaar van dat systeem geweest. Ze steunt de doelstellingen, maar heeft steeds gewaarschuwd voor een aantal hiaten, zoals de onmogelijkheid om recidivisten aan te pakken, een dreigende straffeloosheid en een groot verschil tussen gemeenten bij de toepassing van het systeem. Kort na de inwerkingtreding bleek ook dat private spelers zoals Trajectcontrole as a Service (TaaS) gebruikmaken van de regelgeving om een verdienmodel uit te bouwen dat niet noodzakelijk overeenstemt met de doelstellingen van het decreet.

Ook na de inwerkingtreding kwam GAS 5 dus al meermaals aan bod in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement. Tal van schriftelijke vragen en vragen om uitleg gaven aanleiding tot een beperkte decreetswijziging: de termijn om verweerschriften te weerleggen werd verlengd tot negentig dagen, de vereiste om aan overtreders het originele proces-verbaal te bezorgen werd aangepast en de overtreder ontvangt van de sanctionerende ambtenaar voortaan een afschrift van het proces-verbaal. Voor buitenlandse overtreders mag het proces-verbaal vervangen worden door de informatiebrief en hoeft het proces-verbaal niet meegestuurd te worden.

Minister Lydia Peeters en minister Bart Somers verduidelijkten ook dat het concept van TaaS volgens hen wettelijk is. Minister Lydia Peeters verwees daarbij op 6 oktober 2022 uitdrukkelijk naar de memorie van toelichting bij het decreet, waarin staat: "Enkel in de gevallen waarin de apparatuur en de infrastructuur (...) volledig wordt gefinancierd door de lokale overheid, kan een gemeentelijke administratieve sanctie 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." Het is op zijn minst hoogst creatief te noemen dat de minister die passage als volgt interpreteert: "Ook daar leest u heel duidelijk dat er geen gewestelijke middelen mogen zijn aangewend tot financiering van de handavingsinstallatie opdat de overtreiding in aanmerking zou komen om binnen GAS 5 te worden verwerkt."

Ook een eerder ingediend voorstel van resolutie (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1079/1) en een conceptnota voor nieuwe regelgeving (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1182/1) hebben de vele problemen die kenmerkend zijn voor de huidige GAS-regelgeving al geïdentificeerd. De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) treedt een groot deel van die opmerkingen bij. Volgens de MORA creëert GAS 5 straffeloosheid, is de regelgeving onbillijk voor verkeersdeelnemers, en verhindert ze een evenwichtig en toekomstgericht verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen. De MORA heeft in overleg met experts en externe stakeholders vastgesteld dat een aanpassing van de GAS 5-regelgeving geen oplossing kan bieden voor de verschillende problemen die werden geïdentificeerd.

Een alternatief voor GAS 5 dringt zich volgens de MORA dan ook op. Een optimaal handhavingssysteem moet straffeloosheid tegengaan, billijk zijn voor alle verkeersdeelnemers, en ook evenwichtig en toekomstgericht zijn. Dat is vandaag niet het geval. Wie een snelheidsovertreding begaat, wordt volgens de gemeentelijke websites in Aalter bijvoorbeeld beboet vanaf 36 kilometer per uur in een zone 30-omgeving en vanaf 56 kilometer per uur in zone 50, terwijl dat in Genk pas vanaf respectievelijk 40 en 60 kilometer per uur is. Met Crossborder, het systeem waarbij boetes in het strafrechtelijk systeem automatisch doorgestort worden naar de lokale besturen, bestaat er volgens de MORA al een systeem dat – meer dan GAS 5 – tegemoetkomt aan die vereisten. Minister Lydia Peeters zei daarover desgevraagd op 1 februari 2021 het volgende: "Crossborder heeft ook een aantal positieve elementen. We hebben dat ook al intern besproken. Er moet natuurlijk ook een draagvlak zijn binnen de voltallige Vlaamse Regering." en "Finaal is het aan de Vlaamse Regering om daaromtrent een standpunt in te nemen. Het heeft natuurlijk ook een impact op het verkeersveiligheidsfonds, en heeft sowieso ook financiële complicaties." Toenmalig volksvertegenwoordiger en huidig minister Jo Brouns stelde in zijn schriftelijke vraag (*Schriftelijke Vragen* VI.Parl. 2021-22, nr. 914) dat het systeem van Crossborder zijn gemeente bovendien 50 procent minder per boete zou kosten, namelijk 8 in plaats van 12 euro. Dat geld komt vandaag terecht bij private spelers.

Hoe meer gemeenten starten met GAS 5, hoe kleiner volgens de MORA de kans dat een 'recentralisatie' gerealiseerd kan worden, die bijvoorbeeld nodig is voor een goedwerkend rijbewijs met punten. Ook daarom pleit de MORA ervoor om terug te keren naar het strafrechtelijk systeem.

Hoewel de minister aangaf dat steeds meer gemeenten gebruikmaken van de mogelijkheid om GAS 5-boetes uit te schrijven, moest ze toegeven dat de Vlaamse overheid eigenlijk geen zicht heeft op het aantal gemeenten dat de boetes heeft ingevoerd, noch op het aantal boetes dat in dat kader wordt opgelegd. In haar antwoord van 6 oktober 2022 gaf ze aan dat ze het niet nodig vindt om te weten welk lokaal bestuur nu al dan niet extra handhavingstools heeft uitgerold: "Ik hoef ook niet van lokale besturen te weten hoe vaak hun lokale politie aan een welbepaalde schoolpoort staat."

Als het parlement en de regering een bijkomend systeem van snelheidshandhaving mogelijk maken, lijkt het voor de indieners van dit voorstel van resolutie toch essentieel dat gemeten wordt hoeveel gemeenten er gebruik van maken, tot hoeveel boetes dat systeem leidt, en of gemeenten het systeem zelf of in samenwerking met private ondernemingen uitrollen. Dat staat ver van een keizerkostermentaliteit waarbij gemeenten zich moeten verantwoorden voor concrete keuzes.

Stijn BEX
An MOERENHOUT
Jeremie VANEECKHOUT
Imade ANNOURI
Meyrem ALMACI
Mieke SCHAUVLIEGHE

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- overwegende dat:
 - 1° de minister blijkbaar geen zicht heeft op de mate waarin en de manier waarop lokale besturen het systeem van de GAS 5-boetes uitrollen, en wat daarvan de impact is op de verkeersveiligheid;
 - 2° er meer dan twee jaar na de inwerkingtreding van GAS 5 nog tal van juridische vragen blijven bestaan. Zo wijst de conceptnota voor nieuwe regelgeving over de optimalisatie van GAS 5 (*Parl.St. VI.Parl. 2021-22, nr. 1182/1*) op problemen met de tijdige verwerking van dossiers van buitenlandse overtreeders, op de moeilijkheid om zowel buitenlandse overtreeders als recidivisten te responsabiliseren, op het feit dat depenaliseren geen mogelijkheden biedt om straffen met uitstel te geven of verzachtende omstandigheden in te roepen, en op problemen met het versturen van herinneringen en de communicatie met overtreeders;
 - 3° de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) op vraag van parlementsvoorzitter Liesbeth Homans een advies heeft uitgebracht over de regelgeving over de GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen, ook wel GAS 5 genoemd. Hoewel de MORA zich schaaft achter de uitgangspunten en de doelstelling waarvoor GAS 5 in het leven werd geroepen, stelt de raad, samen met heel wat experts en stakeholders, vast dat de huidige GAS 5-regelgeving een aantal constructiefouten bevat die niet volledig te remediëren zijn in het licht van de oorspronkelijke beleidsdoelstellingen;
 - 4° de MORA ervan overtuigd is dat een optimaal handhavingssysteem strafeloosheid moet tegengaan, billijk moet zijn voor alle verkeersdeelnemers en bovendien evenwichtig en toekomstgericht moet zijn. Met Crossborder bestaat al een alternatief systeem dat, beter dan GAS 5, tegemoetkomt aan die vereisten;
- vraagt aan de Vlaamse Regering om:
 - 1° een onderzoek op te zetten naar de ervaringen van de gemeenten met GAS 5. Dat onderzoek moet de huidige stand van zaken van GAS 5, alsook de toekomstplannen van gemeenten ermee grondig in kaart brengen. Het moet duidelijk maken hoeveel gemeenten gebruikmaken van GAS 5 of van plan zijn om dat te doen, hoeveel trajectcontroles en boetes GAS 5 al opgeleverd heeft, in welke mate daarvoor samengewerkt wordt met bepaalde private ondernemingen, wat het verdienmodel erachter is, met welke problemen gemeenten geconfronteerd worden enzovoort;
 - 2° een grondige analyse te maken van de mogelijkheid om GAS 5 te vervangen door een klassiek strafrechtelijk boetesysteem, waarbij de lokale besturen via het Crossbordersysteem hun aandeel in de verkeersboete doorgestort krijgen en waarbij de infrastructuur breder ingezet kan worden dan alleen in het kader van GAS 5;
 - 3° in deze analyse ook de mogelijke activering van ongebruikte gewestelijke handavingsinfrastructuur op te nemen;
 - 4° die analyses en onderzoeken voor 31 december 2023 te bezorgen aan het Vlaams Parlement.

Stijn BEX
An MOERENHOUT
Jeremie VANEECKHOUT
Imade ANNOURI
Meyrem ALMACI
Mieke SCHAUVLIEGHE