

ingediend op **1789** (2022-2023) – Nr. 1
12 juli 2023 (2022-2023)

Voorstel van resolutie

van Stijn Bex, Rita Moors, Sofie Mertens, Marino Keulen en Els Robeyns

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.

Ook na de inwerkingtreding kwam GAS 5 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 overtredders 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 overtredders mag het proces-verbaal vervangen worden door de informatiebrief en hoeft het proces-verbaal niet meegestuurd te worden.

Eerder ingediende voorstellen van resolutie (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1079/1 en *Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 1660/1) en een conceptnota voor nieuwe regelgeving (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1182/1) hebben de uitdagingen die kenmerkend zijn voor de huidige GAS-regelgeving al geïdentificeerd.

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) bracht, op vraag van de parlementsvoorzitter, een advies uit over de regelgeving over de GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen.

De MORA bevestigt een groot deel van de geïdentificeerde uitdagingen. De MORA stelt dat GAS 5 straffeloosheid zou creëren, dat de regelgeving onbillijk voor verkeersdeelnemers zou zijn, en dat ze een evenwichtig en toekomstgericht verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen zou verhinderen. 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. Met Crossborder, het systeem waarbij boetes in het strafrechtelijk systeem automatisch geregistreerd worden, bestaat er volgens de MORA al een systeem dat – meer dan GAS 5 – tegemoetkomt aan die vereisten en waarbij de opbrengst van de boete doorgestort kan worden aan de lokale besturen. De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken 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. 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.

In de vergadering van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van 15 juni 2023 uitte de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken haar bezorgdheid over twee aspecten van het Crossbordersysteem. Ten eerste ten aanzien van de Vlaamse Begroting, onder andere op de middelen die werkelijk worden doorgestort naar het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds. Uit dat fonds worden door

de Vlaamse Overheid middelen gehaald om in te zetten op het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid. Ten tweede over de problemen met betrekking tot de beperkte verwerkingscapaciteit van de federale gewestelijke verwerkingscentra (GVC). Indien vele lokale besturen ervoor kiezen om bijkomende handhavingsinstallaties te realiseren en die verwerken via de GVC dan leidt dit tot bijkomende capaciteitsproblemen. Bovendien is nog altijd niet elke handhavingsinstallatie via het ANPR-management system (AMS) aangesloten op de verwerkingscentra en Crossborder, zodoende is handhaving lang niet overal mogelijk.

Stijn BEX
Rita MOORS
Sofie MERTENS
Marino KEULEN
Els ROBEYNS

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- overwegende dat:
 - 1° er meer dan twee jaar na de inwerkingtreding van GAS 5 nog 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 overtredders, op de moeilijkheid om zowel buitenlandse overtredders 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 overtredders;
 - 2° de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) op vraag van de parlementsvoorzitter 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 dat de huidige GAS 5-regelgeving een aantal constructiefouten bevat die niet volledig te remediëren zijn in het licht van de oorspronkelijke beleidsdoelstellingen;
 - 3° de MORA ervan overtuigd is dat een optimaal handhavingssysteem straf-feloosheid moet tegengaan, billijk moet zijn voor alle verkeersdeelnemers en bovendien evenwichtig en toekomstgericht moet zijn, en dat er met Crossborder al een alternatief systeem zou bestaan dat volgens de MORA, beter dan GAS 5, tegemoetkomt aan die vereisten;
- vraagt aan de Vlaamse Regering om:
 - 1° een onderzoek op te zetten dat in kaart brengt welke steden en gemeenten gebruik maken van GAS 5, inclusief mogelijke problemen rond uitvoering, welke nog uitbreiding voorzien, welke ermee van start willen gaan en welke hiervoor gebruik maken of gaan maken van een private onderneming;
 - 2° een grondige analyse te maken van de mogelijkheden en hindernissen voor de gemeenten om te kiezen voor een klassiek strafrechtelijk boetesysteem, waarbij de lokale besturen via het Crossbordersysteem hun aandeel in de verkeersboete doorgestort krijgen (vastgesteld via handhavingssystemen die volledig door het lokaal bestuur gefinancierd zijn) 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° deze analyses en onderzoeken voor 31 december 2023 te bezorgen aan het Vlaams Parlement.

Stijn BEX
Rita MOORS
Sofie MERTENS
Marino KEULEN
Els ROBEYNS