

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 695

van **BRECHT WARNEZ**

datum: 22 februari 2024

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Evaluatie trajectcontroles - West-Vlaanderen

In het kader van de verkeersveiligheid op openbare wegen investeert de Vlaamse overheid in de uitrol van trajectcontroles. Bij een trajectcontrole wordt de gemiddelde snelheid over een langere afstand gemeten. Door middel van de controles tracht men een gelijkmatige verkeersstroom en een rustiger wegbeeld te verkrijgen, met als uiteindelijk doel minder ongevallen.

Onderzoek heeft uitgewezen dat trajectcontroles het aantal ongevallen met zo'n 15 tot 30% doen dalen en dat vooral het aantal zware snelheidsovertreders sterk daalt. Het effect van trajectcontroles is efficiënter dan bij flitspalen, omdat bestuurders na een flitspaal vaak opnieuw optrekken. Daarom worden flitspalen sinds 2017 zo veel mogelijk vervangen door trajectcontroles, zowel op gewestwegen als op snelwegen. De lokale overheid moet telkens de voorgestelde locatie goedkeuren voor implementatie, om op die manier de meest onveilige verkeerssituaties aan te pakken. De inkomsten van de boetes worden geïnvesteerd in verkeersveiligheid.

Graag alle data in Excel ter beschikking stellen.

1. Wat betreft de finale lijst van locaties.
 - a) Welke nieuwe locaties in West-Vlaanderen stelt/stelde de minister voor aan de lokale besturen?
 - b) Welke reservelocaties in West-Vlaanderen stelt/stelde de minister voor aan de lokale besturen?
 - c) Wanneer worden die trajectcontroles geplaatst (graag een overzicht in Excel met een tijdlijn per locatie, met vermelding van adres en budget). Wanneer treden de trajectcontroles volgens de huidige planning in werking?
2. Kan de minister een overzicht geven van alle trajectcontroles die in 2022 en 2023 geïnstalleerd zijn in West-Vlaanderen, met vermelding van het adres? Graag ook vermelding van de wijze van financiering van die trajectcontroles (Vlaamse overheid, lokaal bestuur of cofinanciering).
3. Vanaf wanneer is het mogelijk om het effect van de in werking zijnde trajectcontroles op verkeersongevallen te analyseren aan de hand van ongevallendata? Plant de minister een evaluatiemoment? Zo ja, kan ze de timing van de evaluatie van het beleid meedelen?

4. Hoe evalueert de minister de bijsturing van het AMS, het Automatic Number Plate Recognition (ANPR) Management System, en de roterende operationele uitbating van alle reeds geïnstalleerde trajectcontroles?
 - a) Plant de minister bijsturing?
 - b) Zo ja, wat zijn de bijzonderste redenen? Graag plan van aanpak met timing en budget.
5. Hoe evalueert de minister de samenwerking met de lokale besturen en de lokale politiezones voor het realiseren van handhavingsinitiatieven?
 - a) Wat is daarvoor de begroting en het plan van aanpak?
 - b) Voor welk bedrag heeft het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) al een financieringsbijdrage voor de realisatie van handhavingsinitiatieven geleverd?

ANTWOORD

op vraag nr. 695 van 22 februari 2024

van **BRECHT WARNEZ**

1.
 - a) Zie bijlage, tabblad 'lijst WVL'.
 - b) Zie bijlage, tabblad 'lijst WVL'.
 - c) De planning is in opmaak. Eens de planning is bepaald, worden de plaatsbezoeken opgestart om ook de ramingen op te maken.
2. Zie bijlage, tabblad 'lijst WVL 2022-2023'.
3. Om de impact van trajectcontrole te evalueren, moet aan verschillende voorwaarden voldaan zijn:
 - a) Trajectcontrole is geïnstalleerd en klaar voor gebruik.
 - b) Trajectcontrole kandidaat overtreiders worden verwerkt.
 - c) Ongevallencijfers zijn beschikbaar voor de evaluatieperiode.
 - d) De evaluatieperiode dient voldoende lang te zijn (meerdere jaren) om toevalsfactoren bij de voorgevallen ongevallen zo veel mogelijk te kunnen uitsluiten.
 - e) Het aantal uitgestuurde PV's moet bekend zijn.

Andere parameters moeten eveneens kenbaar zijn, bv. wegniswerken, omleidingen ...

Om statistisch onderbouwde conclusies te kunnen trekken, is het aanbevolen om een evaluatie uit te voeren niet op niveau van een individuele trajectcontrole, maar om dit te doen op een voldoende grote set van trajectcontroles, waarvoor bovenstaande voorwaarden voor alle installaties dienen voldaan te zijn.

4. De uitbating van het ANPR Management System (AMS) is een verantwoordelijkheid van de federale politie. De operationele uitbating van de trajectcontroles is dan weer een verantwoordelijkheid van de desbetreffende politiezones en moet technisch ondersteund worden door het AMS.
5. De samenwerking met de lokale besturen en politiezones loopt in onderlinge consensus, maar wordt belemmerd door de capaciteitsproblemen van het AMS.
 - a) AWW plaatst op eigen initiatief en voor eigen rekening handhavingsinstallaties op gewestwegen. Dit volgens een objectieve methodiek, maar altijd in overleg met het lokale bestuur en de lokale politiezone. Als er met het lokaal bestuur geen akkoord kan worden gevonden, wordt er gewerkt met een reservelijst.

Daarnaast kan het realiseren van handhavingsinitiatieven op gewestwegen ook op vraag van een stad/gemeente via een cofinancieringsmodel. Meer info hierover is terug te vinden op de website van AWW ([link](#)). In functie van de prioritering en het beschikbare budget kan AWW een aanvraag al dan niet inwilligen.

- b) De voorbije legislatuur heeft AWW een financieringsbijdrage geleverd van € 3.700.000 voor het plaatsen van trajectcontroles.

BIJLAGE

Overzicht