



SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 797

van **LYDIA PEETERS**

datum: 9 maart 2016

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Flitspalen - Blinde vlek Noord-Oost-Limburg

Naar aanleiding van schriftelijke vraag nr. 715 van Jos De Meyer lezen we in Het Belang van Limburg van 23 februari 2016 dat er in Vlaanderen maar liefst 400 flitspalen defect zijn, dit onder meer door vandalisme, wegenwerken, slijtage en ongevallen. Dat betekent dat er iets meer dan 1 op de 4 flitspalen op dit moment buiten strijd zijn.

Ik ben alvast verheugd om te lezen dat de minister beterschap belooft, onder meer door snellere herstellingen. Dit kan de verkeersveiligheid alleen maar verhogen.

Daarnaast zien we echter dat wat de onbemande camera's betreft, er een serieuze blinde vlek is in Noord-Oost-Limburg. Maar liefst in 9 aaneengrenzende Noordoostelijke Limburgse gemeenten staat er geen enkele flitspaal langs gewestwegen.

We lezen op p. 34 in uw beleidsbrief 2015-2016 dat, met 400 doden op de Vlaamse wegen in het jaar 2014, het Vlaams Gewest een beschamend rapport aflevert wanneer het op verkeersveiligheid aankomt. Een daling van het aantal verkeersslachtoffers kan enkel wanneer een coherent beleid wordt gevoerd waarbij wordt ingezet op alle domeinen binnen het werkveld.

1. Hoe verklaart de minister de grote blinde vlek in deze Limburgse regio wat flitspalen betreft? Op basis van welke criteria wordt in de spreiding voorzien? Wat gaat de minister mogelijks ondernemen tegen deze blinde vlek?
2. De minister somt in zijn beleidsbrief een aantal acties op om het aantal verkeersdoden terug te dringen in Vlaanderen.
Hoe ver staat het met de aangekondigde extra trajectcontroles en Automatische Nummerplaatherkenning (ANPR) in 2016?
3. Wat is de stand van zaken van het onderzoek naar de mogelijke invoering van mobiele trajectcontrole die een snelle gedragswijziging over heel Vlaanderen met zich mee kan brengen?
4. Hoeveel middelen uit het Verkeersveiligheidsfonds werden in 2015 besteed aan de financiering van algemene uitgaven op het vlak van verkeersveiligheid (bijv. wegwerken gevaarlijke punten, plaatsen camera's en trajectcontroles, enz.)?
5. Op p. 39 van de beleidsbrief van de minister lezen we dat hij werk maakt van een systematische monitoring en evaluatie van het verkeersveiligheidsbeleid. Begin 2016

zouden binnen de kamer 'evaluatie' van het Vlaams huis voor de Verkeersveiligheid voorstellen van beleidsrelevant onderzoek geformuleerd worden.

Graag dienaangaande een stand van zaken.

ANTWOORD

op vraag nr. 797 van 9 maart 2016

van **LYDIA PEETERS**

1. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) volgt de dienstorder MOW/AWV/2014/8 van 4 juni 2014 betreffende de aanvraagprocedure voor plaatsing van een flitspaal of voor cofinanciering van een ANPR-trajectcontrolesysteem. In deze dienstorder wordt de procedure uiteengezet, onder meer wat betreft het indienen van de aanvraag tot het plaatsen van een flitspaal. In dit luik wordt vermeld dat "een door politie en gemeente/stad ondertekende verklaring die onderschrijft dat het project door beide partijen gedragen is en de nodige steun zal krijgen" noodzakelijk is. Een aanvraag kan dus maar worden opgenomen indien deze wordt gedragen door de lokale actoren. Dit principe was ook al van toepassing vóór de publicatie van de dienstorder MOW/AWV/2014/8. De Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV) behandelt vervolgens de ontvankelijke aanvragen en adviseert of de plaatsing van de flitspaal een zinvolle oplossing is voor de gestelde locatie. Vervolgens zullen de weerhouden aanvragen worden geprioriteerd. De prioriteitenlijst wordt samengesteld op basis van de gewogen som van het aantal en de ernst van de ongevallen. Geografische spreiding van de locaties is tot op heden geen criterium om de aanvragen te rangschikken in de prioriteitenlijst.
2. Het lastenboek voor de bijkomende trajectcontrole-installaties op autosnelwegen is intussen klaar voor publicatie. De effectieve publicatie en de aansluitende aanbesteding worden afgestemd op de gesprekken die worden gevoerd met de minister van Binnenlandse Zaken en de federale politie, rekening houdende met hun plannen om een gebiedsdekkend ANPR-netwerk te bouwen.
3. Onder de Taskforce handhavingssystemen werd een beperkte werkgroep samengesteld om dit onderwerp verder te onderzoeken en eventuele concrete projecten voor te bereiden. De federale politie, alsook AWV zijn hierin vertegenwoordigd.
De federale politie heeft via verschillende kanalen de collega's in de buurlanden bevraagd m.b.t. de beoogde functionaliteit met het oog op het inwinnen van ervaringen, technische oplossingen en diens meer. Vrij snel werden twee sporen gedefinieerd, wetende een echte mobiele oplossing versus een oplossing waar een groot deel van de infrastructuur locatie is gebonden en waarbij de 'actieve componenten' worden verplaatst.
De beide sporen worden onderzocht op vlak van juridische en technische aspecten, maar zeker ook metrologische en logistieke. Intussen is het duidelijk dat een echte mobiele oplossing op korte termijn niet realistisch is. Op dit ogenblik wordt het tweede spoor van het "vast verplaatsbaar systeem" verder verkend.
4. Bij de afsluiting van de begroting 2015 (midden januari) was er ca. 1,3 miljoen euro beschikbaar in het (gloednieuwe) Verkeersveiligheidsfonds. In het kader van het nieuwe Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen zal de beslissing worden genomen voor welke doeleinden deze middelen zullen worden gebruikt.
5. Om een goede systematische monitoring en evaluatie van het verkeersveiligheidsbeleid op te zetten, is het van belang dat er duidelijkheid is over de verkeersveiligheidsmaatregelen die zullen worden genomen als onderdeel van het nieuwe Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. Eenmaal het verkeersveiligheidsplan is

goedgekeurd en er voldoende zicht is op de beschikbare financiële middelen hiervoor, kan aan deze onderzoeksagenda verdere invulling en uitvoering worden gegeven. Binnen de Werkkamer Evaluatie van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid kwamen de onderwerpen beleidsrelevant onderzoek, monitoring en evaluatie als onderdeel van de opmaak van het verkeersveiligheidsplan reeds ter bespreking aan bod.