

Gemeenten mogen de kas spijzen met snelheidsovertredingen

[Geschreven Door Redactie](#) op 9 Mar, 2020

Lokale besturen mogen GAS-boetes uitschrijven voor lichte snelheidsovertredingen.

Officieel willen minister van Binnenlands Bestuur Bart Somers en minister van Mobiliteit en Openbare werken Lydia Peeters (allebei Open Vld) de rijcultuur veranderen en de veiligheid verhogen.

Al kan je dat ook anders interpreteren. Het is balanceren op de slappe koord wanneer je gemeentebesturen het recht geeft om te gaan verdienen op boetes. Waar eindigt dan de letter van de wet en waar begint de geest van die wet? Somers ontpopt zich hoe langer hoe meer als een superheld die de wereld gaat redden en heeft het over extra geld dat gemeentebesturen goed kunnen gebruiken voor klimaatuitdagingen, verkeersveiligheid en betere fietspaden. Dan redeneer je wel vanuit een erg ideale wereld. Gewoon zeggen dat boetes helpen om de begroting van stadsbesturen uit het rood te helpen, is natuurlijk een stuk minder sympathiek. En dan is het nog maar de vraag of GAS-boetes effectief geld opleveren. Veel GAS-boetes kosten de gemeente namelijk meer aan administratie dan dat ze in kas brengen.

Hoe dan ook, het idealistische ministersduo heeft wel enkele voorwaarden verbonden aan de maatregel. Het moet gaan om lichte snelheidsovertredingen van minder dan 20 kilometer per uur te snel, en ze moeten vastgesteld worden door een automatische camera.

En wat als je 21 kilometer per uur te snel rijdt?

Trajectcontroles van gemeenten hebben weinig met verkeersveiligheid te maken

[Geschreven Door Redactie op 3 Jun, 2023](#)

Commerce, willekeur, versnippering en onduidelijkheid.

Sinds 1 februari kunnen steden en gemeenten – en privéondernemingen – dankzij ze GAS-5 wetgeving met trajectcontroles een aardig centje verdienen. Er zijn wel een aantal voorwaarden waaraan de steden en gemeenten zich moeten houden, zoals dat GAS-boetes enkel kunnen uitgeschreven worden waar je maximaal 30 of 50 kilometer per uur mag, dat de overtreding maximaal 20 kilometer per uur mag bedragen en dat de overtreding wordt vastgesteld door een automatisch toestel dat door de gemeente zelf is gefinancierd.

Een trajectcontrole kost al snel 160.000 euro en daarom laat vaderschap staat toe dat private spelers zich mogen verrijken met verkeersboetes. In december 2021 schreven we in P-magazine al over het **privébedrijf Taa** – Trajectcontrole-as-a-Service – winst mag maken met onveilig rijden. 24 euro (exclusief BTW) per boete. We schreven toen dat Glen Janssens met zijn bedrijf Trafiroad mee in het consortium TaaS zat. Trafiroad zorgt voor de installatie van de verkeersborden en camera's. Wie Glen Janssens zegt, zegt 'sjoemelen'. De ex van Ilse Demeulemeester kreeg de bijnaam "de keizer van de wegwijzer" omdat hij ons land vol nutteloze verkeersborden wist te zetten.

We zijn ondertussen twee jaar verder en lezen in 'Het Laatste Nieuws' dat TaaS zo goed als elke Vlaamse gemeente heeft benaderd, met het aanbod om op hun grondgebied één of meerdere trajectcontroles te installeren, te onderhouden en te beheren – zonder dat het de gemeente een cent kost. Laten we mekaar geen Liesbeth noemen, zo'n bedrijf doet dat niet om van de wereld een veiligere plek te maken, maar voor de winst.

Je kan op z'n minst zeggen dat er een geurtje hangt aan het verdienmodel. Dat het bedrijf ongeacht de hoogte van de boete haar 24 euro krijgt, doet de wenkbrauwen fronsen. "Dat doet vermoeden dat de gemeente de verkeersremmende maatregelen (zoals verkeersdrempels of wegversmallingen) weghaalt op vraag van dat bedrijf", zegt Van Vaerenbergh (N-VA). "Boetes innen lijkt dus belangrijker geworden dan verkeersveiligheid."

Maar zelfs zonder privébedrijfjes die voor champetter mogen spelen, blijkt dat trajectcontroles in de steden en gemeenten niet altijd bedoeld zijn om de verkeersveiligheid ten goede te komen. Volgens Stef Willems van verkeersinstituut Vias is er geen transparantie naar Justitie. "52 kilometer per uur rijden in een zone dertig is geen 'kleine' inbreuk. Toch kan je dat week na week doen, en als je je boete betaalt, lijkt er weinig aan de hand. Bega je nadien een zwaardere overtreding of veroorzaak je plots een (dodelijk) ongeval? Bij de politierechter zal het lijken alsof het je eerste verkeersinbreuk is."

Bovendien heeft de GAS-boete ambtenaar niet de bevoegdheid om de identiteit van de bestuurder te achterhalen, alleen de nummerplaat telt. Mensen met bedrijfswagens – bijvoorbeeld – kunnen de dans ontspringen. De GAS-ambtenaar kan de overtreder, in dit geval de onderneming, niet verplichten om de feitelijke bestuurder van de wagen aan te wijzen.

Nu goed, de centjes komen vlotjes binnen. Hoeveel? Niemand weet hoeveel opbrengt. We weten wel hoeveel het je kost. De GAS-boete start op 53 euro voor de eerste 10 kilometer per uur die te snel gereden wordt? Daarna wordt het 11 euro duurder bij elke bijkomende kilometer binnen de bebouwde komen en 6 euro per bijkomende kilometer buiten de bebouwde kom. Het maximum is 163 euro. Nu goed, het hangt er vanaf in welke gemeente. Want er zijn ook gemeenten die je een waarschuwing geven.

Werk aan de winkel? We vrezen dat het woord 'winkel' niet eens zo slecht gekozen is.

Lokale trajectcontroles: zakkenvullerij of verkeersveiligheid?

[Geschreven Door Redactie](#) op 21 Sep, 2023

Gemeenten en privébedrijfjes vullen de kassa met de centen van 'zware voeten'.

Rijd je door het Vlaamse land, dan geven we je één goede raad: zet je Waze op. Die verwittigt je wanneer je binnen een trajectcontrole rijdt en hoe snel je mag. Nee, dat is niet altijd duidelijk. Het is geen uitzondering dat je binnen een traject van enkele kilometers lang van 30km per uur naar 50, 70 en weer naar 30 km uur moet schakelen. Kwatongen beweren dat de verwarring bewust wordt geïnstalleerd om de gemeentekas te spijsen met GAS-boetes. Vlaamse lokale besturen kunnen namelijk sinds 2021 zelf trajectcontroles installeren en boetes innen via de zogenoemde GAS-5 regeling. Overtreders worden dan beboet met een GAS-boete van minstens 53 euro. Het gerecht komt er niet aan te pas en de inkomsten gaan integraal naar de gemeente. Het wordt helemaal pervers als je weet dat sommige gemeenten samenwerken met private bedrijven en ongeveer de helft afgeven aan de firma's die in de controles hebben geïnvesteerd.

“De perceptie leeft nu dat trajectcontroles zakkenvullerij zijn. Dat is fout”, zegt Tim Buyse, algemeen secretaris van de Vlaamse Mobiliteitsraad in ‘Het Nieuwsblad’. “ Gemeentebesturen moeten aan hun inwoners uitleggen dat die de verkeersveiligheid ten goede komen.”

We zijn benieuwd naar hun uitleg. Voor veel gemeenten zijn de trajectcontroles – hoe je het ook draait of keert – een interessante melkkoe. De Krant ‘Het Laatste Nieuws’ kon de opbrengsten inkijken van 13 Vlaamse gemeenten die samen over 77 trajectcontroles beschikken. We citeren: “Gezamenlijk brachten die al meer dan 13 miljoen euro op in korte tijd. Mechelen spant daarbij de kroon met 4,5 miljoen euro aan inkomsten, maar beschikt dan ook over 27 trajecten. Ook Genk haalde al 4,2 miljoen euro binnen. Maar ook een kleinere gemeente als Tremelo mocht al bijna 900.000 euro aan boetegeld uitschrijven op enkele maanden tijd.”

Er zijn in de Vlaamse gemeenten op dit moment 159 lokale trajectcontroles actief. Dat aantal zal de komende maanden nog verdubbelen naar 349.