

Mobiliteitsraad 12 september 2022, 20.00 uur Mena 2^{de} verdieping

Verslag

Aanwezig:

Jan Eykens, Gunther Baus (PZ BRT), Jos Zuallaert, Kris Uytterhoeven, Annemie Hemelaers, Wim Oeyen
Carlo De Buck (Trafiroad , TaaS)

Bert De Bondt (voorzitter), Carine Goris (schepen mobiliteit en openbare werken), Wim Billet
(secretaris).

Verontschuldigd:

Hans Van Hyfte, Evi Buelens (GBS Het Nest), Annelies Janssens, Filip De Fraye, Jolien Van den Berghe
(De Klinker), Siegrid Vrijzen (GBS De Klinker), Geert Arron, Luc Verstraeten (PZ BRT)

0. Ontbreken van ondervoorzitter

Er is momenteel geen ondervoorzitter. Tot nog toe stelde zich geen probleem omdat de voorzitter steeds op de vergaderingen kon zijn. Wim kijkt in de statuten na hoe we zorgen voor een nieuwe ondervoorzitter of hoe bij afwezigheid van de voorzitter de vergadering geleid kan worden.

1. Volgende vergadering

Maandag 10 oktober 2022 in de Mena.

2. Trajectcontrole as a Service

a. Inleiding

- i. Het gemeentebestuur streeft naar het verbeteren van de verkeersveiligheid en daarbij in de eerste plaats het verlagen van het aantal ongevallen en heel specifiek de ernst van de ongevallen, zeker bij actieve weggebruikers.
- ii. In dit kader werden zowel in het meerjarenplan '20-'25 van het bestuur als in het mobiliteitsplan 2022 verschillende acties opgenomen om de verkeersveiligheid te verbeteren.
- iii. Snelheid heeft een belangrijke invloed op de ernst van ongevallen. Om te zorgen dat bestuurders de limieten respecteren, moet de pakkans vergroot worden. De politie heeft te weinig capaciteit om zich daar volledig op toe te leggen.
- iv. Met de komst van GAS5 en TaaS ontstaan er nieuwe mogelijkheden voor de gemeente om de limieten te handhaven. Bijkomende inkomsten zijn daarbij van ondergeschikt belang.
- v. Rotselaar heeft omwille van haar geografische ligging te maken met heel wat bovenlokaal en doorgaand verkeer uit bijvoorbeeld Tremelo-Baal, Gelrode, Keerbergen.
- vi. Met trajectcontroles op de grotere assen wordt dit doorgaande verkeer gedwongen haar snelheid te beperken tot de geldende limiet. Daarnaast is er ruimte om op enkele punctuele plaatsen extra controles door te voeren om de veiligheid te verbeteren en kan de politie de inzet van mobiele controles ook meer spreiden naar andere locaties waar het momenteel niet mogelijk is te controleren.
- vii. De nieuwe technologieën bieden ook belangrijke mogelijkheden voor de dienst mobiliteit om verkeerstromen en effecten te meten en in kaart te brengen.

b. Toelichting wetgeving GAS5 + werking TaaS

De Vlaamse Regering geeft aan steden en gemeenten de mogelijkheid om voor beperkte snelheidsovertredingen een administratieve geldboete te bepalen. Het

lokaal bestuur kan kiezen om beperkte snelheidsinbreuken zelf af te handelen of niet. Die procedure is op 1 februari 2021 in werking getreden.

Kiest de gemeente ervoor om in te stappen in de nieuwe procedure en gemeentelijke administratieve sancties zelf toe te passen, dan moet voldaan worden aan 5 voorwaarden.

Als de gemeente geen gemeentelijke administratieve sancties wil gebruiken, dan worden de inbreuken via de huidige strafrechtelijke procedure afgehandeld.

5 voorwaarden

Als u als stad of gemeente zelf administratieve geldboetes wil invoeren, zullen die snelheidsovertredingen volledig uit het strafrecht worden gehaald. Hierbij moet de inbreuk aan alle 5 voorwaarden voldoen:

1. De overtreding vindt plaats op wegen waar 30 km/u of 50 km/u de maximumsnelheid is (ongeacht wie de wegbeheerder is)
2. De overtreding mag maximaal 20 km/u te veel bedragen (bovenop de technische correctie van 6 km)
3. De overtreding wordt vastgesteld door een automatisch toestel (bemand, onbemand, mobiel of vast) dat volledig gefinancierd is door de lokale overheid
4. De overtreding wordt begaan door een meerderjarig persoon of rechtspersoon
5. Er wordt op hetzelfde moment geen andere overtreding vastgesteld.

Wordt niet aan alle 5 de voorwaarden voldaan? Dan blijft de vastgestelde overtreding onderworpen aan het strafrecht.

- ii. Voor snelheidsovertredingen bij snelheidslimieten onder 50km/u geldt de wettelijke correctie van 6 km/u.
- iii. De trajectcontrole heeft een ruimer effect dan enkel de zone tussen de twee camera's. ook daarbuiten wordt trager gereden. Meerdere trajectcontroles in de gemeente moeten ertoe bijdragen dat het algemene rijgedrag wijzigt.
- iv. Er is een wettelijke termijn tussen de overtreding en de bestraffing
 1. Politiedienst heeft 14 dagen voor verwerking,
 2. Daarna heeft sanctionerend ambtenaar 14 dagen voor uitsturen van de GAS boete.
- v. De palen voor camera's zijn ontwikkeld om weinig ruimte in te nemen. Zelfs de elektriciteitscabine zit hoog in de paal, waardoor er geen extra aansluitingscabine in de berm of stoep nodig is.
- vi. In Sint-Pieters-Leeuw is het aantal overtredingen in enkele maanden tijd met 80% gedaald.

c. Vragen en bemerkingen vanwege de mobiliteitsraad:

- i. Bij invoering GAS 5 is minder opvolging mogelijk bij recidivisme van dit soort overtredingen. Er is bij GAS 5 geen opvolging mogelijk i.v.m. wetgeving voor rijbewijs met punten.
 1. Aan de andere kant zal een bestuurder bij een ernstigere overtreding van het overschrijden van meer dan 20km/u nog steeds vervolgd worden via het klassieke sanctierecht. Binnen bebouwde kom en in zone 30 zal een bestuurder nog steeds veroordeeld worden tot een verval van het recht tot sturen van minstens 8 dagen. Daarnaast heeft justitie op dit moment te weinig middelen om herhaaldelijke overtredingen tot 20 km/u met brave betaling van een onmiddellijke inning als recidivisme op te volgen.
- ii. Zouden we niet beter inzetten op ISA?
 1. Intelligente snelheidsadaptatie bestaat al meer dan 20 jaar. Dit systeem ingebouwd in de wagen kan zorgen dat auto's gewoon niet te snel kunnen. Dan zouden controles niet nodig zijn.

- iii. TaaS beslist niet mee over de locatie van de trajecten, bestaat dan de kans niet dat sommige trajecten amper inkomsten genereren voor TaaS?
TaaS: we zijn ons daarvan bewust, maar dit vormt voor ons geen probleem, de gemeente kiest.
Wie de wegcode respecteert en dus veilig rijdt, hoeft financieel niet bij te dragen. "Niet de belastingbetaler betaalt deze veiligheidsservice, enkel de overtreder doet dat."
- iv. Hoe kan garantie van snel herstel gegarandeerd worden van de trajectcontroles?
Garanties voor herstellingen zitten vervat in de concessieovereenkomst.
- v. Kunnen er ook andere overtredingen vastgesteld en beboet worden, al dan niet via GAS?
Andere overtredingen kunnen ook vastgesteld worden via extra softwarelicenties
- vi. Kunnen ook buitenlandse bestuurders beboet worden?
Politie: voor overtredingen is er uitwisseling met bijna alle Europese landen, behalve Rusland. Met UK loopt communicatie minder goed.
- vii. Welke tijdsinvestering is er voor de verwerking door de politie?
In Sint-Pieters-Leeuw werkt de politie ongeveer met een persoon een half uur per dag om de overtredingen van 4 trajecten te verwerken.
- viii. Zijn er veel overtreders die zich beroepen op verweer bij overtredingen?
Het percentage van verweer bij trajectcontroles is heel erg laag omdat de vaststellingen automatisch met geijkte toestellen gebeuren. Verweer gaat meestal over het feit dat niet de eigenaar reed, maar een andere bestuurder.
- ix. Welke kosten rekt TaaS aan voor de verwerking van overtredingen?
TaaS rekt 24 euro per verwerkte overtreding. Daarnaast betaalt de gemeente hier bovenop btw die naar de federale overheid gaat.
TaaS factureert maandelijks 95% van de verwerkte overtreders die in aanmerking komen voor een GAS5 boete.
Volgens TaaS is de betalingsratio na eerste brief van sanctionerend ambtenaar: 80%. Betalingsratio bij wie een tweede brief ontvangen heeft is 80%. Slechts een klein percentage van wanbetalers zal dan door de gemeente zelf verder opgevolgd moeten worden. 96% van de betalingen verloopt gemiddeld eerder vlot via software toepassingen.
Een gas boete voor dit soort overtreding ligt wettelijk tussen 53 en 163 euro, afhankelijk van de ernst van de overtreding.
Voor verwerking zou de gemeente daarnaast 7 euro per verwerkte overtreding betalen aan de provincie voor de inzet van een sanctionerend ambtenaar.
Snelheidsovertredingen die ernstiger zijn en behandeld zullen worden via een strafrechtelijk dossier, worden door TaaS verwerkt, maar hiervoor worden geen kosten aan de gemeente aangerekend.
- x. Is er een minimumlengte voor een traject?
De minimumlengte van een traject is 200 meter om technische redenen.
- xi. Kan er gehandhaafd worden tijdens het inhalen?
Ook bij inhalen kan gemeten worden.
- xii. Zijn er voertuig categorieën die niet gecontroleerd kunnen worden omwille van de keuze voor opname van de nummerplaat vooraan of achteraan?
Om vrachtwagentrekkers te controleren wordt overwegend aan voorzijde de nummerplaat gecontroleerd. Op die manier vallen voertuigen die geen nummerplaat vooraan hebben mogelijk buiten de controle: moto's, bromfietsen, Speed pedelecs, brommobielen. Op basis van eventuele vaststellingen met beeldmateriaal kan de politie er dan nog steeds voor kiezen gerichte controles uit te voeren.
- xiii. Kan een paal die deel is van een traject verplaatst worden?

Een paal zou eventueel verplaatst kunnen worden mits het TaaS begeleidingsteam (TaaS en gemeente en politie samen) besluit dat dit zinvol is.

- xiv. Kan een andere opstelling ook om sluipverkeer te vermijden?
Een driehoekopstelling is mogelijk. Dit zou bijvoorbeeld een oplossing kunnen zijn voor sluipverkeer dat de controle probeert te omzeilen in bv Rochusstraat en wie weet ook in Gildenstraat? Daar zouden dan wel extra palen met camera bij geplaatst moeten worden.
- xv. Het zou goed zijn als de VSV een onderzoek kan uitvoeren naar de effecten van TaaS in Vlaanderen.

3. Vaste kantelpalen met verwisselbare flitscamera Gatso T serie RT4

- a. In het MJP 20-25 had het bestuur al opgenomen te investeren in materiaal voor handhaving. Naast TaaS is het de bedoeling deze investering nog steeds te doen in 2022.
- b. Het gaat om 210.000 euro die geïnvesteerd zal worden in 6 vaste kantelpalen en 1 wisselbare camera die tussen deze palen zal wisselen.
- c. Bij invoering van GAS5 zullen ook de overtredingen die binnen GAS5 vallen hiermee verwerkt worden.
- d. Bemerking van de mobiliteitsraad: kantelpaal in Beninksstraat ter hoogte van de Kapel best wat meer in de richting van de school opschuiven.

4. Communicatie over handhaving

- a. Het is de bedoeling om veel over de invoering van de trajectcontroles, kantelpalen en mobiele controles te communiceren.
- b. De communicatieboodschap is steeds dat de automatische handhaving ingezet wordt om de verkeersveiligheid te verbeteren.
- c. De mobiliteitsraad stelt voor om zeker goed een nulmeting uit te voeren alvorens de controles in werking treden. Dit is mogelijk. Eenmaal de infrastructuur is aangebracht, zal die al beginnen meten, zonder te beboeten.
- d. Handhaving is een sluitstuk voor verkeersveiligheid dat als actiepunt omschreven is in zowel het mobiliteitsplan 2022, Meerjarenplan 20-25 en zonaal veiligheidsplan van de politie
- e. De middelen die via deze weg gegenereerd zullen worden zullen door het bestuur geïnvesteerd worden in het verkeersveiligheids- en mobiliteitsbeleid.

5. Advies van de mobiliteitsraad over automatische snelheidshandhaving en GAS5:

De mobiliteitsraad staat achter de voorgestelde soorten handhaving (TaaS en vaste flitspalen) en de geplande locaties hiervoor. Handhaving zal immers een verbetering van de verkeersveiligheid tot gevolg hebben.

Daarnaast heeft de mobiliteitsraad in dit kader de volgende aanbevelingen:

- a. Goed de effecten monitoren van de gereden snelheden;
- b. Goed de effecten monitoren van de invoering van controles op eventueel (gevaarlijk) sluipverkeer in andere straten;
- c. Goede opvolging doen van het aantal overtredingen en controle van de inkomsten uit deze overtredingen;
- d. Eventueel nagaan of bestaande verkeersremmers die momenteel zorgen voor meer veiligheid maar ook hun nadelen hebben zo mogelijk weggenomen kunnen worden. Het TaaS consortium adviseert sowieso dit pas na een eerste evaluatie te doen;
- e. Zo nodig in andere gevallen zo nodig het wegbeeld aanpassen als de controle onvoldoende effect blijkt te hebben;
- f. De gegenereerde data zo veel mogelijk gebruiken in veiligheids- en of mobiliteitsbeleid.

6. Dijkebrug

- a. Het verkeer gaat er momenteel verbazend vlot. De wachttijden zijn relatief beperkt
- b. Momenteel wordt een herstelling uitgevoerd van de middelste brugpijler. Eenmaal deze uitgevoerd moet het beton nog uitharden en zal controle gebeuren betreffende de stabiliteit van de brug.

- c. De brug zou volgens de huidige planning in de zomer van 2023 vernieuwd worden. Hiervoor zal ze lange tijd gesloten worden, dat kan gemakkelijk zes maanden zijn.
 - i. Voor de verkeersafwikkeling is het opletten dat er geen extra verkeer door de Dijkkant en Achterheidestraat gaat.
 - ii. Voor fietsers is dat geen probleem en eventueel kunnen ook Lijnbussen via deze weg de Dijle oversteken.
 - iii. Er wordt ook een voorstel geopperd om een noodbrug aan te brengen en een tijdelijke weg pal achter de woning van Wijlen Marcel Van Goolen.
- d. In de Nieuwebaan moet ook de riolering vernieuwd en daarvoor moet het wegdek volledig opgebroken worden. Er komt ook een nieuw fietspad. Dit staat momenteel ook op de agenda in 2023
 - i. Het bestuur stelt voor na te gaan of het slim is om deze werken op hetzelfde moment uit te voeren. Als ze in een afzonderlijke periode uitgevoerd worden zal de overlast in Werchter mogelijk vooral veel langer duren en ook de verkeersveiligheid in de dorpskern zal daar mogelijk onder lijden.
- e. Ook andere bruggen over waterlopen die in eigendom zijn van de gemeente zullen geïnspecteerd moeten worden over hun stabiliteit. Een studie bureau wordt hiervoor nog gezocht.

7. Varia

- a. Rotonde Rotselaar
 - i. Op sommige momenten staat de stationsstraat zo vol met wagens richting Rotselaar, dat de volledige rotonde vol auto's staat en geblokkeerd raakt voor het verkeer in alle richtingen.
 - ii. Dit is in de spits wel eens het geval als de spooroverweg gesloten is.
- b. Spreiding luchtverkeer
 - i. Dit punt wordt eerder opgevolgd in het kader van milieu
 - ii. Schepen Goris vraagt een stand van zaken bij de schepen voor milieuzaken.
- c. Opvolging van de verslaggeving moet veel beter gebeuren door de secretaris.

8. Volgende data

- Maandag 10/10/22 Mena
- Maandag 12/12/22 Mena 3^{de} verdieping