

Zijn trajectcontroles zones 30 via een concessiecontract wenselijk en onder welke voorwaarden?

Visies op trajectcontroles in zones 30 door gemeenten en/of in concessie

JOHAN DE MOL (IPI UGENT, REBO VZW) EN MARC BROECKAERT (REBO VZW, OUD MEDEWERKER VIAS, PLANOLOOG)

De discussie over trajectcontroles op gemeentewegen laait weer sterk op. Volgens sommigen wordt trajectcontrole door een concessiehouder als een verdienmodel beschouwd; het winstmotief ondergraaft dan de grond en de efficiëntie. Volgens anderen wordt in vraag gesteld of trajectcontroles in zones 30¹, dus in verblijfsgebieden met minder gemotoriseerd verkeer, wel wenselijk zijn.

Op verkeerswegen worden tegenwoordig ook 30 km/u-segmenten afgebakend; het gaat dan om wegsegmenten die naast druk gemotoriseerd verkeer ook door veel niet-gemotoriseerden worden gebruikt, veelal nog met een dichte aanliggende bewoning. Trajectcontrole kan op die druk bereden segmenten een alternatief zijn voor de traditionele snelheidsremmende ingrepen.

De verschillende visies op trajectcontroles in zones 30 worden hieronder besproken.

TRAJECTCONTROLES OP GEMEENTEWEGEN

De discussies rond trajectcontroles gaan vooral over gemeentewegen; in de meeste gevallen gaat het om trajectcontroles in zones 30. De huidige procedures² zijn onduidelijk; in een aanvraagformulier moeten wel Essentiële kenmerken (minimale trajectlengte, lusafstand, meethoek) worden opgegeven. Volgens informatie zou bij een trajectcontrole in een zone 30 een trajectlengte van 200 m een minimum zijn.

Een minimale afstand is nodig omdat over de trajectlengte de gemiddelde rijsnelheid moet kunnen worden bepaald. Zo zou het binnenrijden van de trajectzone tegen een hogere snelheid dan 30 km/uur, kunnen leiden tot een hogere gemiddelde snelheid en bijgevolg een gasboete, louter omdat de bestuurder

onvoldoende tijd kreeg om zijn snelheid aan te passen en een correcte gemiddelde snelheid te laten registreren.

Dat kan blijken uit de tijd die men rijdt over een traject van 200 m, bij verschillende gemiddelde snelheid (gecorrigeerd en niet gecorrigeerd) (zie tabel 1).

De korte tijd waarover een bestuurder beschikt om een correcte gemiddelde snelheid te bereiken, maakt dat de afstand tussen het zonebord 30 en de plaats waar de snelheidsmeting start, van belang is om de bestuurder toe te laten om zijn snelheid tijdig naar 30 km/uur te brengen. Als dat zone 30-bord op een kruispunt wordt geplaatst, is dat, zeker voor afslaand verkeer, extra moeilijk. Als men langere afstanden maar lager dan bijvoorbeeld 500 m gebruikt, blijft dat probleem van onvoldoende tijd om een correcte gemiddelde snelheid te bereiken, in mindere mate, aanwezig. Een te kort traject voor snelheidscontrole creëert een controlesituatie die nauwelijks verschilt van de plekgebonden snelheidscamera. Bij het binnenrijden van het traject of tijdens het rijden binnen het traject, gedurende erg korte tijd, een hogere snelheid dan 30 km/uur rijden, kan al snel leiden tot een te hoge gemiddelde snelheid en bijgevolg een boete.

Ook blijkt dat sommige gemeenten erg inventief omspringen met trajectlengte. Als men de trajectlengte onnatuurlijk vermindert, leidt dat tot een korte trajectlengte en meer kans op overtredingen. Met onnatuurlijke trajectlengte wordt bedoeld, een trajectcontrole zonder verkeerskundige onderbouwing van de trajectlengte en de mogelijkheid om in de gegeven functionele wegcategorie met andere snelheidsremmende maatregelen te werken (zie beeld 'onnatuurlijk beperkte trajectcontrole' op pagina 10).

Soms worden tussen de gemeenten en de concessiehouders afspraken gemaakt die voorkomen dat de voertuigen vertraagd zouden worden door andere (tijdelijke) maatregelen. Daarbij lijkt het dat niet de correcte snelheid en de daaruit volgende veiligheid en leefbaarheid het doel zijn, maar eerder geld verdienen door een concessiehouder. Dat wordt soms erg sibillijns als tekortkoming voor de concessiegever vertaald: *Het (laten) uitvoeren van onderhoudswerken op wegen onder zijn bevoegdheid ter hoogte van een traject ten gevolge waarvan de verkeersdoorstroom door een traject geheel of gedeeltelijk belemmerd wordt langer dan vijf (5) opeenvolgende kalenderdagen of tien (10) kalenderdagen op jaarbasis; inclusief werken nutsmaatschappijen.* In dat geval moet de conces-

¹ Over zone 30 zijn er in Verkeersspecialist al vele artikelen verschenen: zie link <https://biblio.ugent.be/publication?limit=20&text=johan+De+Mol+zone+30>.

² KB 12 oktober 2010 betreffende de goedkeuring, ijking en de installatie van de meettoestellen gebruikt om toezicht te houden op de naleving van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en haar uitvoeringsbesluiten en besluit Vlaamse Regering voor de overgedragen bevoegdheden in het kader van de zesde staatshervorming. <https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/Checklist%20Vlaanderen%20modelgoedkeuring%20trajectcontrole%20V20240514.pdf>.

	gecorrigeerd			niet gecorrigeerd		
200 m	30 km/u	31 km/u	32 km/u	36 km/u	37 km/u	38 km/u
Sec.	6,6	6,4	6,25	5,55	5,40	5,26
Verskil	0,2		0,35	0,15		0,29

Tabel 1. De tijd die men rijdt over een traject van 200 m, bij verschillende gemiddelde snelheid (gecorrigeerd en niet gecorrigeerd).

siegever geen 'boete' betalen maar wordt de concessieduur verlengd. Het sibillijnse karakter zit hem in het feit dat veel andere elementen daarmee kunnen worden bedoeld: bijvoorbeeld het voorzien van parkeervakken, een versmalde weg ..., waardoor de snelheid van het voertuig kan worden vertraagd.

ONDERZOEK OVER DOELTREFFENDHEID TRAJECTCONTROLES

De doeltreffendheid van trajectcontroles voor verkeersveiligheid, en vooral de wijze waarop ze worden georganiseerd, roepen vragen op. Het hoeft dan ook niet te verwonderen dat de Vlaamse Minister voor Mobiliteit, Annick De Ridder, een onderzoek zal opstarten naar de manier waarop steden en gemeenten omgaan met snelheidscontroles. De bedoeling is om na te gaan of die controles worden ingezet in functie van de verkeersveiligheid en niet louter als inkomstenbron.³ "Het kan niet dat financiële belangen primeren op veiligheid", stelt Minister De Ridder: "Het mag niet zo zijn dat gemeenten verkeersremmende maatregelen schrappen of aanpassen om de inkomsten uit trajectcontroles te maximaliseren. We moeten ook kritisch kijken naar trajecten waar veel boetes worden uitgeschreven, maar nauwelijks ongevallen gebeuren. De focus moet liggen op preventie en veiligheid, niet op het genereren van inkomsten."

Dat is een lovenswaardig onderzoek dat ook de voorwaarden moet bepalen waarbinnen een trajectcontrole, in concessie of niet, mogelijk is. Daarbij speelt de verkeerskundige onderbouwing van de trajectlengte en de mogelijkheid om in de gegeven functionele wegcategorie met andere snelheidsremmende maatregelen te werken een erg belangrijke rol. Ook moet de afstand tussen de aanduiding "begin zone 30" en het "begin van de trajectcontrole" voldoende groot zijn opdat de bestuurder de snelheid van het voertuig bij het begin van de trajectcontrole kan verlagen. Bovendien zal moeten worden onderzocht of de concessievoorwaarden de belangen van de wegbeheerder dienen. Ook zal het onderzoek naar een adequaat gebruik van trajectcontroles, moeten bepalen of iemand de homologatie (bv. trajectlengte) tijdelijk kan wijzigen. Als de gemeente daarvoor niet is gemachtigd, dan moet een onafhankelijke controle op het moment zelf of retroactief kunnen worden uitgevoerd. Alleen op die wijze kan rechtszekerheid worden geboden.

TRAJECTCONTROLE IN CONCESSIE OF DOOR DE GEMEENTE ZELF?

Het basisopzet moet zijn om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verhogen; als de wijze waarop een concessie in de markt wordt gezet, het draagvlak bij de weggebruikers voor veiligheid verlaagt, is

een concessie niet wenselijk. Concreet moeten bij een concessie de voorwaarden niet alleen strikt worden bepaald maar ze moeten ook worden gehandhaafd. Dat betekent dat bij trajectcontroles in concessie, op geregelde tijdstippen onafhankelijke controles moeten worden uitgevoerd. Momenteel gebeurt alleen de goedkeuring van het systeem voor de trajectcontrole (homologatie: toestellen, meetafstand, lus ...), maar de wegbeheerders zorgen niet voor een periodieke monitoring van het systeem in werking.

PROBLEMATIEK VASTSTELLING

De vaststelling van een overtreding moet door een bevoegde ambtenaar gebeuren. De vaststelling van de overtreding gebeurt hier zogenaamd automatisch via de software van de trajectcontrole. Het probleem is dat alleen de concessiehouder controle heeft op een correcte toepassing van het systeem met zijn gehomologeerde elementen (onder meer afstand tot en van het traject, maximale snelheid ...). De concessiehouder heeft er belang bij om zoveel mogelijk overtredingen te laten vaststellen. Er moet bijgevolg worden gepleit voor een onafhankelijke, periodieke en onaangekondigde controle op de toepassing van gehomologeerde trajectcontroles.

PROBLEMATIEK GASBOETES IN HET VERKEER

In een trajectcontrole (direct door de gemeente of door een concessionaris) worden de snelheidsboetes, gasboetes. Buiten een aantal andere voorwaarden is de belangrijkste dat de toegelaten maximumsnelheid met niet meer dan 20 km/u is overschreden (na correctie met een tolerantie van 6 km/u). De hoogte van de gasboete is 53 € (zie tabel 2). Bij concessies is daarvan 24 € (+ 21% btw) of 29,04 € voor de concessiehouder. De concessiegever houdt van 53 € gasboete, 53 € - 29,04 € of 23,96 € over. Als de gasboete wordt betwist en niet kan worden uitgevoerd, blijft de gemeente verplicht om toch het aandeel van 29,04 € aan de concessiehouder te betalen. Dat betekent dat de gemeente er ook alle belang bij heeft om de gasboete te laten uitvoeren. De bedragen die de concessiegever

Snelheidsboetes in bebouwde kom, zone 30, schoolomgeving of (woon)erf

Snelheid	Boete (bedrag)
10 km te snel	53,00 €
11-20 km te snel	53,00 € + 11 €/km
21-30 km te snel	53,00 € + 11 €/km
+30 km te snel	80,00 € tot 4000,00 €

Tabel 2. Snelheidsboetes in bebouwde kom, zone 30, schoolomgeving of (woon)erf.

³ <https://www.autonieuws.be/nieuws/trajectcontroles-als-melkkoe-minister-annick-de-ridder-start-onderzoek-naar-misbruik>. Zie ook Verkeersspecialist 312, december 2024, blz. 17 "Trajectcontroles: noodzakelijk kwaad of kip met gouden eieren".



Beeld: Farah El Morabet

Het begin van de trajectzone “Merchtemsesteenweg 118 –22” start ± 20 m na het zone 30-bord, op het T-kruispunt met de Driesstraat waardoor de bestuurders komende uit de Driesstraat dat niet of tijdig merken.

moet overmaken aan de concessiehouder; lopen gedurende de hele concessietijd. Wat er na de concessie zal gebeuren, is meestal erg onduidelijk. Met betrekking tot de overdracht van de installatie, de software en de kwaliteit van de installatie wordt meestal niets in de concessieovereenkomsten voorzien. Momenteel moeten gasboetes het trajectcontrolesysteem draaiend houden. Velen zijn overtuigd dat gasboetes niet het geschiktste rechtsmiddel zijn omdat bij gasboetes de gemeente, rechter (= gasambtenaar) en partij is. Ook is er geen enkele garantie dat het restbedrag van 24 € - als er na betaling van de gasambtenaar nog geld over is - effectief in verkeersveiligheidsverhogende maatregelen zal worden geïnvesteerd. Daarenboven zijn de rechten van de 'overtreder' beperkt: de overtreder moet eerst in beroep gaan bij de gasambtenaar om pas dan naar de politierechter te kunnen gaan.⁴ Zelden worden de argumenten van de overtreder degelijk gehoord (louter schriftelijk) of weerlegd.

VOORBEELD VAN EEN CONCESSIE ALS VERDIENMODEL

De concessie door de gemeente Meise aan MacTaaS⁵ voor drie trajectcontroles in Wolven, is een typisch voorbeeld van een verdienmodel. Dat verdienmodel uit zich niet alleen door de organisatie van trajectcontroles, maar ook door de noodzaak dat veel snelheidsovertredingen nodig zijn, om de concessie rond te krijgen.

Organisatie van de trajectcontroles

Het begin van de trajectzone “Merchtemsesteenweg 118 - Merchtemsesteenweg 22” start ± 20 m na het zone 30-bord.

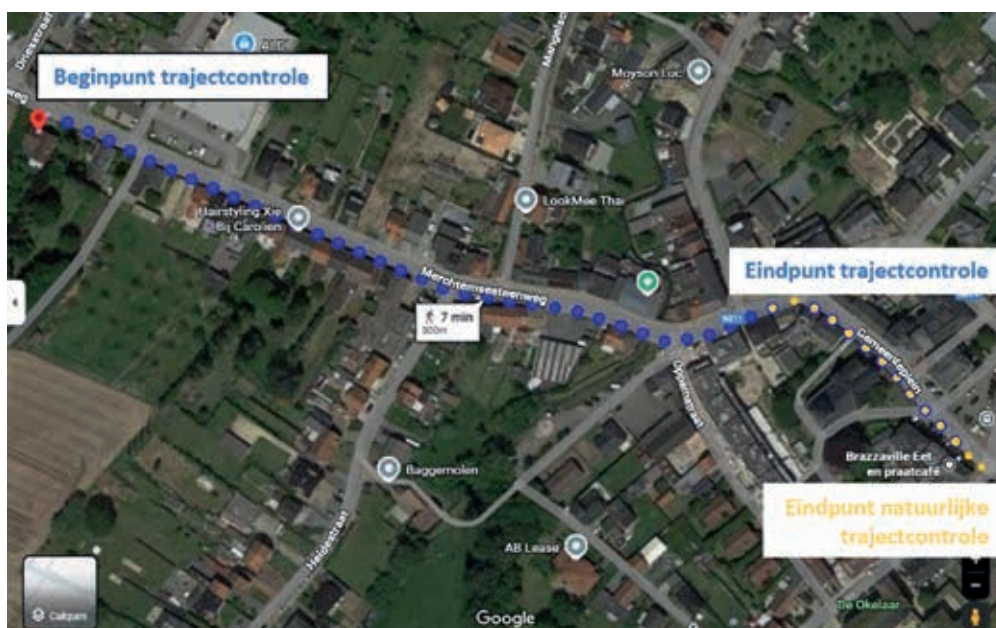
Dat bord is geplaatst op het T-kruispunt met de Driesstraat waardoor de bestuurders komende uit de Driesstraat dat niet of tijdig merken en vermoedelijk de zone 30 tegen een te hoge snelheid inrijden. Die trajectcontrole stopt ter hoogte van Merchtemsesteenweg 22 terwijl een natuurlijke trajectcontrole zou moeten doorlopen tot het Gemeenteplein-Hoogstraat. Waarom het deel Merchtemsesteenweg 22 over Gemeenteplein tot Hoogstraat niet wordt voorzien, is weinig duidelijk. Het niet voorziene (natuurlijke) deel is nog meer gediend met bijkomende veiligheidsmaatregelen. Door dat natuurlijke deel uit te sluiten, wordt de lengte van de trajectcontrole beperkt waardoor de kans dat de gemiddelde snelheid te hoog is, verhoogt.

Raming Meise / MAC TaaS (8 jaar)	Bedrag, incl. BTW	Aantal gasboetes (à 29 € concessie)	per maand
juni-dec. 2024	871.200	30.041	2503
2025	696.960	24.033	2003
2026	696.960	24.033	2003
2027	627.264	21.630	1802
2028	627.264	21.630	1802
2029	627.264	21.630	1802
2030	627.264	21.630	1802
2031	627.264	21.630	1802
Totaal	5.401.440	225.060	

Tabel 3. Meise /MAC TaaS: raming aantal gasboetes nodig om verplichtingen na te komen.

⁴ De kosten voor de intercommunale gasambtenaar swingen de pan uit. Soms gaat bijna 33% per boete naar de gasambtenaar waardoor de gemeente ofwel niets meer overhoudt of moet bijleggen.

⁵ Het is cynisch dat TaaS staat voor Traject Control As A Service.



Beeld: Google

Als men de trajectlengte onnatuurlijk vermindert, leidt dat tot een korte trajectlengte en meer kans op overtredingen. De trajectcontrole in Wolvertem-Merchtemsesteenweg begint ter hoogte van nr. 118 en stopt ter hoogte van nr. 22 (blauwe stippellijn) terwijl een natuurlijke trajectcontrole zou moeten doorlopen tot het Gemeenteplein-Hoogstraat (gele stippellijn).

Verdienmodel

Op basis van de nieuwe concessie⁶ (Meise met MacTaaS) moeten er op 91 maanden, 225.060 snelheidsovertredingen worden vastgesteld opdat Meise haar verplichtingen namens MacTaaS kan nakomen. Het vermoeden bestaat dat die concessie het best een verdienmodel weerspiegelt (zie tabel 3).

In april 2024 werden volgende snelheidsovertredingen op één trajectcontrole Merchtemsesteenweg 118 - Merchtemsesteenweg 22 (één richting) vastgesteld. Een opmerkelijke vaststelling is dat het grootste aantal gasboetes bij een snelheid van 37-38 km/uur wordt vastgesteld: 610 (of 48%) op een totaal van 1277 (zie tabel 4). Vermoedelijk zijn de overtreders bestuurders die proberen 30 km/uur te rijden. Vermoedelijk zijn die vaststellingen van aard om het draagvlak van de trajectcontrole te ondermijnen.

Als sommigen aanduiden dat dergelijke snelheden tot zware schade/ongeval kan leiden, stelt zich de vraag waarom dat ook niet het geval is voor snelheden (36 km/uur) die 1 of 2 km lager zijn. Alleen worden die snelheden niet gedetecteerd (zijnde lager of gelijk aan 30 km/uur).

CONCLUSIE

Snelheidscontroles in zones 30 zijn erg nuttig om de verkeersveiligheid te verzekeren. Ook zou de acceleratie van voertuigen (vooral elektrische) in zones 30 moeten worden beperkt. In principe is het gebruik van ISA (Intelligente SnelheidsAanpassing) het meest geschikt om de juiste snelheid te rijden.

⁶ 1ste concessie werd door de gouverneur Vlaams Brabant ondeugelijk bevonden. De nieuwe concessie werd in februari 2024 goedgekeurd maar ging maar vanaf juni 2024 van kracht.

Trajectcontrole kan beter door de gemeente – met ondersteuning door het Vlaamse Gewest – worden opgebouwd.

Bij concessies moet extra aandacht worden besteed aan de wijze waarop de concessie in de markt wordt gezet. Concessie mag niet gelijk staan met een verdienmodel. Daarnaast is het absoluut noodzakelijk dat onafhankelijke, periodieke en onaangekondigde controles op het toepassen van een gehomologeerde trajectcontrole worden voorzien.

Daarenboven moet de organisatie van de trajectcontroles verkeerskundig goed worden onderbouwd. ■

Gemeten snelheid (niet gecorrigeerd)	Aantal maand april	% totaal
37 km/uur	353	27,64
38 km/uur	257	20,13
39 km/uur	174	13,63
40 km/uur	158	12,37
41 km/uur	95	7,44
42 km/uur	41	3,21
> 43 km/uur	163	12,76
Totale overtredingen	1277	

Tabel 4. Snelheidsovertredingen op één trajectcontrole in Wolvertem – april 2024.

Trefwoorden: concessiecontracten, ISA, MACTaaS trajectcontroles, verkeersveiligheid, zone 30.