



GAS-BOETES VOOR BEPERKTE SNELHEIDSOVERTREDINGEN

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

W www.mobiliteitsraad.be - T +32 2 209 01 11 - E info@mobiliteitsraad.be

Adviesvraag	GAS 5
Adviesvrager	Vlaams Parlement
Ontvangst adviesvraag	13 juni 2022
Goedkeuring raad	23 september 2022

Contactpersoon	Hans Bonnarens	hbonnarens@serv.be
----------------	----------------	--------------------

Mevrouw Liesbeth HOMANS
Voorzitter van het Vlaams Parlement
Leuvenseweg 86
B-1000 Brussel

Advies GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen

Mevrouw de voorzitter

U vroeg de Mobiliteitsraad om advies over de regelgeving m.b.t. de GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen, ook wel 'GAS 5' genoemd.

Hoewel de MORA zich schaaft achter de uitgangspunten en doelstelling waarvoor GAS 5 in het leven werd geroepen, stelt de Raad, samen met heel wat experts en stakeholders, vast dat de huidige GAS 5-regelgeving een aantal **constructiefouten** bevat die niet volledig te remediëren zijn in het licht van de oorspronkelijke beleidsdoelstellingen.

De MORA is ervan overtuigd dat een optimaal handhavingssysteem straffe-loosheid moet tegengaan, billijk moet zijn voor alle verkeersdeelnemers en ook evenwichtig en toekomstgericht moet zijn. Met Crossborder bestaat er in ons land al een alternatief systeem dat, méér dan GAS 5, tegemoetkomt aan deze vereisten.

De MORA stelt voor om **Crossborder als degelijk alternatief onder de loep te nemen** voor de huidige GAS 5-regelgeving. Het biedt immers de meest consistente oplossing voor de gestelde uitdagingen.

De MORA adviseert verder om hierover het debat aan te gaan in de commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement op basis van een **hoorzitting** met de betrokken actoren, zoals de leden van de Taskforce GAS 5. Het Vlaams Parlement kan zo de basis leggen van een politieke-maatschappelijke consensus die onontbeerlijk is voor het verder uitwerken van een gedragen en robuuste regelgeving.

De MORA is uiteraard bereid zijn advies toe te lichten.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Daan Schalck
voorzitter

Inhoud

Krachtlijnen	5
Uitgangspunten	6
Advies	8
1. De weg van GAS 5	9
1.1 Wetsvoorstel 2016	9
1.2 Vlaams Regeerakkoord 2019-2024	9
1.3 Ontwerp verzameldecreet 6 maart 2020	10
1.4 Inwerkingtreding en 'Trajectcontrole as a Service'	11
1.5 Verzameldecreet 2022	13
2. Parlementaire initiatieven	14
2.1 Voorstel van resolutie	14
2.2 Conceptnota voor nieuwe regelgeving	14
3. Waarom GAS 5 onherstelbaar is	17
3.1 GAS 5 creëert straffeloosheid	17
3.2 GAS 5 is onbillijk voor verkeersdeelnemers	19
3.3 GAS 5 verhindert een evenwichtig en toekomstgericht verkeersveiligheidsbeleid	20
4. Een optimaal handhavingssysteem ...	23
4.1 ... gaat straffeloosheid tegen	23
4.2 ... is billijk	23
4.3 ... is evenwichtig en toekomstgericht	23
5. Crossborder als aangewezen alternatief	25

Krachtlijnen

Met de inwerkingtreding van **GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen** op 1 februari 2021 wilde de Vlaamse Regering een hefboom geven aan lokale besturen om gericht handhavingsbeleid te voeren. Het beleid zou naast verkeersveiligheidsbaten tevens zorgen voor een efficiëntere return on investment voor lokale besturen die zelf hun snelheidshandhaving financieren.

Sinds de inwerkingtreding blijkt echter dat deze regelgeving sterk tekortschiet. Ze is onvolledig en onduidelijk, waardoor private spelers zoals Trajectcontrole as a Service (TaaS) de hiaten in GAS 5 niet altijd te goeder trouw invulden. Ook in de commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement kwam GAS 5 al meermaals aan bod. Een voorstel van resolutie en een conceptnota voor nieuwe regelgeving identificeerden de vele problemen die kenmerkend zijn voor de huidige regelgeving. De MORA treedt een groot deel van deze opmerkingen bij.

Hoewel de MORA zich schaart achter de uitgangspunten en doelstelling van GAS 5, leidt deze regelgeving tot een aantal hinderpalen die ervoor zorgen dat deze uitgangspunten niet (allemaal) bereikt worden. Zo creëert GAS 5 straffeloosheid, is de regelgeving onbillijk voor verkeersdeelnemers en verhindert ze een evenwichtig en toekomstgericht verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen. De MORA heeft in overleg met experts en externe stakeholders vastgesteld dat een **aanpassing van de GAS 5-regelgeving geen oplossing** kan bieden voor de verschillende problemen die werden geïdentificeerd. Een alternatief voor GAS 5 dringt zich dan ook op.

Voor de MORA moet een optimaal handhavingssysteem straffeloosheid tegengaan, billijk zijn voor alle verkeersdeelnemers en ook evenwichtig en toekomstgericht zijn. Met Crossborder bestaat er in ons land al een systeem dat – meer dan GAS 5 – tegemoetkomt aan deze vereisten.

Daarom adviseert de MORA om een gedegen parlementaire discussie te voeren waarbij de introductie van **Crossborder en het bijhorende doorstortscenario** ernstig overwogen wordt. De Raad toont in dit advies immers aan dat geen van de problemen met GAS 5 in gelijke mate aanwezig zijn bij Crossborder. De initiële doelstellingen, m.n. het responsabiliseren en belonen van lokale besturen rond verkeersveiligheidsbeleid, zijn ook perfect realiseerbaar via Crossborder.

De MORA vraagt ook aan de minister om samen met de Commissie MOW van het Vlaams Parlement afspraken te maken over het tot stand komen van een robuuste regelgeving m.b.t. de handhaving van beperkte snelheidsovertredingen. Zo kan een **parlementaire hoorzitting met verschillende stakeholders** uit de Taskforce GAS 5 zorgen voor een degelijke politiek-maatschappelijke consensus voor verder wetgevend werk.

Uitgangspunten

Op 13 juni 2022 ontving de Mobiliteitsraad een adviesvraag van het Vlaams Parlement over de 'GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen', ook wel 'GAS 5' genoemd. In de begeleidende brief vraagt parlementsvoorzitter Liesbeth Homans aan de MORA een advies over twee parlementaire initiatieven, namelijk een voorstel van resolutie en een conceptnota voor nieuwe regelgeving.

De MORA wil van het actuele politieke debat gebruik maken om niet enkel over de twee parlementaire initiatieven te adviseren maar eveneens een **geactualiseerd standpunt over GAS 5** in zijn geheel aan te reiken. Hiermee wil de Raad een gefundeerde en gedragen input geven voor de start van de verdere bespreking van beide parlementaire initiatieven in de commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement.

Handhaving als sluitstuk van verkeersveiligheid

Voor de MORA is verkeersveiligheid één van de speerpunten. Hierbij laat hij zich leiden door het principe van de '5 E's' van verkeersveiligheid: education, enforcement, engineering, engagement en evaluation. Geen van deze pijlers is belangrijker dan een andere. Ook enforcement of handhaving is een onderdeel van verkeersveiligheid en geen doel op zich.

Voor de MORA dient handhaving dan ook als sluitstuk van verkeersveiligheidsbeleid. Wanneer voldoende aandacht is gegaan naar de vier andere E's, bijvoorbeeld in de vorm van aangepaste infrastructuur en een gedegen verkeersopleiding, moeten verkeersdeelnemers die zich niet aan de regels houden, gesanctioneerd worden.

Handhavingsbeleid moet volgens de MORA niet enkel effectief en streng zijn, maar ook billijk en voorspelbaar.

- Handhaving moet voldoende **effectief** zijn waardoor zowel de objectieve als subjectieve pakkans voldoende groot is. Verkeersdeelnemers moeten voldoende gecontroleerd worden in verschillende situaties voor verschillende verkeersregels zoals snelheid, GSM-gebruik, gordeldracht, middelengebruik, enz. Maar een verkeersdeelnemer zal zich ook sneller in lijn plaatsen met de bestaande regels indien hij het subjectieve, gepercipieerde gevoel heeft dat een volgende controle nooit veraf is.
- Naast een hoge pakkans moet handhaving uiteraard **streng** zijn en in overeenstemming met het potentiële gevaar dat door een overtreding gecreëerd wordt. Boetebedragen en andere sancties mogen niet zo licht zijn dat ze triviaal lijken en recidivisme moet verzwarend werken voor het bepalen van sancties.
- Handhaving moet ook **billijk en voorspelbaar** zijn. Verkeersregels moeten duidelijk zijn en zo veel mogelijk af te leiden zijn uit een geoptimaliseerde verkeersinfrastructuur. Er mogen geen situaties ontstaan waarbij verkeersdeelnemers in de war geraken over de geldende

regels op een traject, zij het door onduidelijke inrichting of een overdaad aan signalisatie, zij het door het hanteren van wisselende regels op gelijkaardige trajecten.

Bovenstaande uitgangspunten zullen meermaals terugkomen in dit advies. Ze dienen voor de MORA als toetssteen voor een maatschappelijk gedragen verkeersveiligheids- en handhavingsbeleid.



Advies

De MORA wil met dit advies een bijdrage leveren aan het parlementaire debat over GAS 5. In dit advies wil hij een breed overzicht van de materie geven en een beargumenteerd standpunt innemen over de toekomst van GAS 5 en de plaats ervan in het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid.

Dit advies is als volgt opgebouwd:

- Het eerste hoofdstuk bespreekt de geschiedenis en evolutie van de GAS 5-regelgeving.
- In hoofdstuk 2 voert de Raad een uitgebreide analyse van de parlementaire initiatieven die ter advies voorliggen.
- De verschillende constructiefouten en hinderpalen waarmee de huidige GAS 5-regelgeving kampt, komen uitgebreid aan bod in hoofdstuk 3.
- In hoofdstuk 4 beargumenteert de MORA dat een optimaal systeem straffeloosheid moet tegengaan, billijk moet zijn voor alle verkeersdeelnemers en ook evenwichtig en toekomstgericht moet zijn.
- Tot slot, in hoofdstuk 5, toont de MORA aan dat er met het Crossborder systeem in ons land al een degelijk alternatief bestaat dat – meer dan GAS 5 – tegemoetkomt aan deze vereisten.

1. De weg van GAS 5

In het eerste hoofdstuk van dit advies geeft de MORA een chronologisch overzicht van de werkzaamheden die uitmondde in de GAS 5-regelgeving. Hierbij komen het eerste federale wetsvoorstel, de introductie van GAS 5 door de Vlaamse Regering maar ook de eerste problemen na de inwerkingtreding aan bod.

1.1 Wetsvoorstel 2016

GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen kwamen voor het eerst op de voorgrond in 2016 wanneer toenmalig federaal parlementslid Vincent Van Quickenborne een wetsvoorstel indiende om snelheidsovertredingen tot 20 km/u te integreren in art. 3.3^o van de GAS-wetgeving¹. De achterliggende doelstelling was het **ontlasten van de parketten en het consequenter aanpakken van overtredders**, tezamen met de invoering van een geïntegreerd, strafrechtelijk en politieel verkeersbeleid.

Het wetsvoorstel bevatte meerdere ingrepen om de druk op de strafrechtelijke keten te verzachten teneinde alle vastgestelde overtredingen effectief te kunnen bestraffen. Een ander, meer gekend, voorbeeld betreft de verhoging van de tolerantiemarges voor flitscamera's om zo het aantal vaststellingen te verminderen.

Op 11 maart 2019 oordeelde de Raad van State echter dat het wetsvoorstel niet kon worden aangenomen omdat het een gewestelijke bevoegdheid betreft². Vervolgens werd het wetsvoorstel ingetrokken op federaal niveau. Datzelfde jaar werd het idee van GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen echter gerecupereerd door de Vlaamse Regering.

1.2 Vlaams Regeerakkoord 2019-2024

Het Vlaams regeerakkoord 2019-2024 bevat de volgende passage: *“Steden en gemeenten krijgen de mogelijkheid om GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen in zone 30 en zone 50 uit te vaardigen en te handhaven met eigen infrastructuur. Zo plukken gemeenten de vruchten van investeringen in verkeersveiligheid zonder dat zware overtredders strafrechtelijke vervolging kunnen ontglippen.”*

Hiermee maakte de Vlaamse Regering zijn ambitie duidelijk om de GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen tijdens de huidige legislatuur in te voeren. De achterliggende doelstelling werd bovendien verruimd. Naast een focus op het ontlasten van de strafrechtelijke keten en het responsabiliseren van overtredders wordt expliciet vermeld dat deze regelgeving lokale besturen

¹ Wet van 24 juni 2013 betreffende de Gemeentelijke Administratieve Sancties. https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi/article_body.pl?language=nl&caller=summary&pub_date=13-07-01&numac=2013000441

² Raad van State (2019) Advies over een wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 24 juni 2013 betreffende de gemeentelijke administratieve sancties wat de snelheidsbeperkingen betreft, nr. 65.436/2. <http://www.raadvst-conse-tat.be/dbx/adviezen/65436.pdf>

in staat moet stellen om een betere **'return on investment' te creëren voor hun investeringen in verkeersveiligheid.**

1.3 Ontwerp verzameldecreet 6 maart 2020

Op 6 maart 2020 gaf de Vlaamse Regering haar goedkeuring aan het 'Ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid' (hierna: verzameldecreet).

Artikel 6 van dit ontwerpdecreet wijzigt de wet betreffende de politie over het wegverkeer (gecoördineerd op 16 maart 1968) door een artikel 29quater toe te voegen waarin de GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen worden vastgelegd. Het ontwerpdecreet gaf een duidelijk overzicht van de verschillende voorwaarden waaraan lokale besturen moeten voldoen om in overeenstemming te zijn met de nieuwe GAS-wetgeving:

- Het gaat om snelheidsovertredingen vastgesteld met automatisch werkende toestellen die volledig worden gefinancierd door de lokale overheid.
- De snelheidsovertredingen worden begaan door meerderjarige natuurlijke personen of door rechtspersonen.
- Enkel een overschrijding van de toegelaten maximumsnelheid met niet meer dan 20 km/u wordt beschouwd als een beperkte snelheidsovertreding.
- Deze regelgeving is enkel van toepassing op plaatsen waar de snelheid beperkt is tot 30 of 50 km/u.
- Wanneer gelijktijdig een andere overtreding wordt vastgesteld, vervalt de mogelijkheid om de snelheidsovertreding administratief te sanctioneren.

Daarnaast legde het ontwerpdecreet verschillende details vast over de te volgen administratieve procedures rond verwerking van de sancties, de behandeling van verweer en de verjaringstermijn.

In zijn advies op het ontwerpdecreet³ gaf de MORA aan niet akkoord te gaan met de in het verzameldecreet voorgestelde depenalisering van de zogenaamde 'beperkte' snelheidsovertredingen, met name omdat:

- de overtredingen niet onder de term 'beperkt' vallen, aangezien er een vork van 20 km/u gehanteerd wordt;

³ MORA (2020) Advies Verzameldecreet. <https://www.serv.be/node/13617>

- niet alle gemeenten even gemakkelijk gebruik zullen kunnen maken van de regelgeving: de verwachte personeels- en werkingskosten zijn makkelijker te dragen voor grotere gemeenten;
- het autonoom financieren van toestellen niet voor elke gemeente is weggelegd. Grotere gemeenten die nu al ANPR-camera's hebben, hebben een aanzienlijk voordeel;
- er omvangrijke risico's zijn op mogelijke straffeloosheid of ongelijke berechting:
 - Recidive kan in GAS-procedures niet vastgesteld worden en kan evenmin leiden tot hogere boetes (in tegenstelling tot het strafrechtelijk systeem). Er is geen koppeling naar het strafrechtelijk systeem dat een oplossing zou kunnen bieden voor dit probleem.
 - Er is nog te veel onduidelijkheid over de overdracht van dossiers naar het strafrechtelijk systeem bij een gecombineerde overtreding of een zware overtreding.

De conclusie van het MORA-advies was dus eerder **negatief**. De invoering van GAS 5 in het verzameldecreet hield geen rekening met de vooruitgang die is geboekt voor het automatiseren en vlotter maken van de strafrechtelijke keten voor verkeersovertredingen. Bovendien is GAS 5 geen unieke oplossing voor de problemen met het handhavingssysteem.

De MORA lijstte tot slot enkele cruciale voorwaarden op waaraan een optimaal handhavingssysteem moet voldoen:

- Controles moeten in heel Vlaanderen beter, vlotter en uitgebreider verlopen, niet enkel op locaties waar een lokaal bestuur geautomatiseerde camera's financiert.
- In alle gebieden tot 50 km/u moeten voldoende controles gebeuren, ook op locaties die niet in een zone 30 of zone 50 liggen zoals woonerven.
- Gelijkberechting is essentieel en ook buitenlandse overtreeders mogen niet aan boetes ontsnappen.
- Veelplegers moeten ter verantwoording geroepen worden via strafrechtelijke procedures wanneer ze (GAS-)boetes opstapelen.

1.4 Inwerkingtreding en 'Trajectcontrole as a Service'

Het verzameldecreet⁴ met daarin de GAS-regelgeving werd – ondanks de opmerkingen in het MORA-advies – quasi ongewijzigd goedgekeurd door het Vlaams Parlement op 7 oktober 2020.

⁴ Tekst aangenomen door de plenaire vergadering van het ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid (7 oktober 2020). <https://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1602297>

Op 15 januari 2021 volgde een Besluit van de Vlaamse Regering dat de inwerkingtreding voor GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen vastlegde op 1 februari 2021.

In het anderhalf jaar sinds de inwerkingtreding zijn verschillende lokale besturen gestart met GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen. Redelijk snel kwam de nieuwe regelgeving echter op negatieve wijze onder de aandacht door het systeem van **'Trajectcontrole as a Service'** (TaaS) dat in sommige gemeenten aan de GAS 5-regelgeving zou gekoppeld worden.

TaaS is een privaat model waarbij lokale besturen hun handhavingsinfrastructuur financieren maar niet bezitten. De uitrol ervan ging in sommige gevallen echter gepaard met contractueel vastgelegde voorwaarden die niet overeenstemmen met het Vlaams verkeersveiligheidsbeleid.⁵ Deze voorwaarden lijken erop te wijzen dat boete-inkomsten een doel op zichzelf worden en handhaving centraal in het verkeersveiligheidsbeleid komt te staan eerder dan als sluitstuk ervan.

Eind 2021 werden zowel in de commissie Mobiliteit en Openbare Werken als in de commissie Binnenlands Bestuur, Gelijke Kansen en Inburgering vragen om uitleg over TaaS gesteld aan respectievelijk minister Lydia Peeters en minister Bart Somers⁶. In de antwoorden werd verwezen naar de lokale autonomie om al dan niet contracten voor TaaS af te sluiten, hoewel er ook bij beide ministers te horen was dat verkeersveiligheid steeds centraal moet staan bij het invoeren van de GAS 5-regelgeving.

Naast Trajectcontrole as a Service heeft GAS 5 een sterke invloed gehad op de private markt. Gemeenten worden immers ook benaderd door andere softwareleveranciers die hun diensten aanbieden aan lokale besturen in het kader van GAS 5. Ze minimaliseren regelmatig de bestaande juridische hindernissen en leggen sterk de nadruk op de potentiële winst voor de gemeenten, vaak met foutieve presentaties en beloften. Dit maakt het voor de lokale besturen en hun organisaties niet eenvoudig om alles in het juiste juridische kader te plaatsen.

⁵ Zo werd door een private partner gevraagd aan de gemeente Bonheiden om verkeersremmende infrastructuur te verwijderen op een potentieel traject, of werd er om inspraak in de keuze van de trajecten gevraagd. Omwille van de randvoorwaarden die de lokale autonomie ondermijnen, werd het overeenkomstig gemeenteraadbesluit op 13 januari 2022 vernietigd door Vlaams minister van Binnenlands Bestuur Bart Somers. Andere gemeenten zoals Haaltert, Glabbeek, Sint-Pieters-Leeuw en Bilzen waren op dat moment eveneens in overleg met de aanbieders van 'Trajectcontrole as a Service'.

⁶ Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken (18 november 2021). Vraag om uitleg over de invoering van het 'Trajectcontrole as a service'-systeem door lokale besturen; Vraag om uitleg over de invoering van het 'Trajectcontrole as a service'-systeem. <https://www.vlaamsparlement.be/nl/parlementair-werk/commissies/commissievergaderingen/1571921/verslag/1575626>

Commissie voor Binnenlands Bestuur, Gelijke Kansen en Inburgering (7 december 2021). Vraag om uitleg over de invoering van het 'Trajectcontrole as a service'-systeem door lokale besturen. <https://www.vlaamsparlement.be/nl/parlementair-werk/commissies/commissievergaderingen/1577571/verslag/1580553>

1.5 Verzameldecreet 2022

De druk om aanpassingen te doen aan de GAS 5-regelgeving nam gestaag toe sinds de inwerkingtreding. Er klonken steeds meer geluiden dat het systeem zoals het is ingevoerd op 1 februari 2021 niet meer houdbaar was: de uitwassen van TaaS, kritiek uit gemeenten en politiezones over juridische imperfecties in de regelgeving, de hoge tijdsdruk op sanctionerend ambtenaren ...

Als reactie op deze vragen stelde minister Peeters **drie aanpassingen** voor in het ontwerp van Verzameldecreet MOW III dat op 8 juli 2022 (een eerste keer) principieel werd goedgekeurd. De voorgestelde aanpassingen zijn bedoeld om de druk op de administratieve keten te verlichten:

- Het authentieke proces-verbaal van overtreding wordt niet langer overgemaakt aan de sanctionerend ambtenaar, maar wel een afschrift. De overtreder ontvangt een afschrift van het afschrift van de sanctionerend ambtenaar.
- Voor buitenlandse overtreders mag het proces-verbaal vervangen worden door de informatiebrief en moet het proces-verbaal niet meegestuurd worden.
- De termijn van 30 dagen om verweermiddelen te beoordelen door de sanctionerend ambtenaar wordt verlengd tot een termijn van 90 dagen.

In zijn advies van 2 september 2022⁷ stelt de MORA dat de minister met de voorgestelde wijzigingen lijkt te erkennen dat de huidige regelgeving imperfect is. De MORA beschouwt de drie voorgestelde aanpassingen als positief maar meent dat ze geen van de fundamentele problemen oplossen.

De MORA betreurt overigens dat de minister niet heeft gewacht op de uitkomst van de debatten rond GAS 5 die plaatsvinden in de parlementaire commissie Mobiliteit en Openbare Werken om wijzigingen aan het decreet aan te brengen.

⁷ MORA (2022) Advies Verzameldecreet MOW III. <https://www.mobiliteitsraad.be/node/15286>

2. Parlementaire initiatieven

De Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement voerde op meerdere momenten debat over de GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen. Naast de eerder vernoemde vragen om uitleg waren er twee schriftelijke parlementaire initiatieven die ook voorwerp uitmaken van dit advies:

1. Een voorstel van resolutie over de dreigende privatisering van het lokaal verkeersveiligheidsbeleid ingediend door Els Robeyns, Annick Lambrecht en Hannelore Goeman (21 december 2021);
2. een conceptnota voor nieuwe regelgeving over de optimalisatie van GAS 5 ingediend door Rita Moors, Bert Maertens, Marius Meremans, Annick De Ridder, Maarten De Veuster en Paul Van Miert (11 maart 2022).

2.1 Voorstel van resolutie

Het voorstel van resolutie geeft geen fundamentele kritiek op de GAS 5-regelgeving en de manier waarop deze door lokale besturen kan aangewend worden om lokaal verkeersveiligheidsbeleid te voeren. De resolutie heeft bovendien een beperkte scope: de focus ligt voornamelijk op Trajectcontrole as a Service en de koppeling ervan aan de GAS 5-regelgeving. De resolutie toont aan dat een gebrekkige formulering van de regelgeving ertoe heeft geleid dat een specifiek marktmodel is ontstaan waarin de finale doelstelling verschuift van verkeersveiligheid naar boete-inkomsten.

MORA-standpunt

De MORA volgt de resolutie in het aanklagen van de onduidelijke regelgeving en wil benadrukken dat handhaving het sluitstuk zou moeten zijn van het verkeersveiligheidsbeleid. Het afbouwen van verkeersveilige infrastructuur of het tegenhouden van infrastructurele ingrepen is voor de MORA een absolute no-go.

De Raad dringt erop aan dat minister Peeters, los van de GAS 5-regelgeving, **duidelijke regels voor het gebruik van Trajectcontrole as a Service en soortgelijke diensten** vastlegt.

2.2 Conceptnota voor nieuwe regelgeving

In tegenstelling tot het voorstel van resolutie, presenteert de voorliggende conceptnota een brede kijk op de staat van de GAS 5-regelgeving één jaar na de inwerkingtreding. Drie vaststellingen en een evaluatie van GAS 5 monden uit in een aantal voorstellen om de regelgeving te optimaliseren. De auteurs:

- bekritisieren Trajectcontrole as a Service op een gelijkaardige manier als de schrijvers van het voorstel van resolutie;

- klagen de onderbenutting van bestaande gewestelijke handhavinginfrastructuur aan;
- zijn kritisch voor 'Crossborder' als alternatief voor GAS 5. Ze achten het onnuttig om alle snelheidsovertredingen terug via de strafrechtelijke keten te laten verlopen.

Tot slot identificeert de conceptnota een **zestal juridische en praktische problemen** met de huidige GAS 5-regelgeving:

- 1) de tijdige verwerking van dossiers is niet vanzelfsprekend ingeval van buitenlandse overtredders of rechtspersonen door complexere procedures, onder meer doordat de overtredder in de eigen landstaal moet worden aangeschreven en het moeilijker is om de bestuurder te identificeren;
- 2) een te korte termijn voor het verwerken van verweerschriften;
- 3) de moeilijkheid om zowel buitenlandse overtredders als recidivisten te responsabiliseren;
- 4) de vereiste om aan overtredders het originele proces-verbaal te bezorgen;
- 5) het feit dat depenaliseren geen mogelijkheden biedt om straffen met uitstel te geven of verzachtende omstandigheden in te roepen;
- 6) problemen met het versturen van herinneringen en de communicatie naar overtredders.

MORA-standpunt

De MORA beaamt de eerste vaststelling van de conceptnota, met name de kritische kijk op TaaS en de uitwassen die het met zich mee kan brengen gezien de huidige regelgeving. Daarnaast begrijpt de Raad dat een onderbenutting van gewestelijke handhavinginfrastructuur een performante handhaving in de weg staat.

De kritiek die de auteurs van de conceptnota uiten op het Crossborderproject deelt de MORA echter niet. De bewering dat Crossborder een rechtstreekse doorstorting van boetegelden de lokale besturen zou verhinderen om lokale accenten te leggen, lijkt niet overeen te stemmen met de realiteit. Ook lijken recente aanwervingen en toekomstige geplande aanwervingen tegen te spreken dat de gewestelijke verwerkingscentra beperkt zijn in capaciteit. De kritiek op de trage uitkering van boetegelden via het Verkeersveiligheidsfonds klopt, maar houdt geen rekening met het feit dat slechts een minimum van de totale boete-inkomsten via deze weg naar de politiezones gaan⁸. De gerichte vingerwijzing naar het Verkeersveiligheidsfonds is dus onterecht.

⁸ Het Verkeersveiligheidsfonds wordt gevoed met inkomsten die voortvloeien uit overtredingen op bepalingen die tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren. De inkomsten die voortvloeien uit overtredingen op bepalingen die tot de bevoegdheid van de gewesten behoren (waartoe de beperkte snelheidsovertredingen behoren) zijn rechtstreeks ten gunste van het gewest waar de overtredding werd vastgesteld en komen niet in het Verkeersveiligheidsfonds terecht. Maandelijks ontvangen de gewesten deze inkomsten. Het is de bedoeling dat in het Crossborderproject deze inkomsten maandelijks worden doorgestort naar de lokale besturen.

De Raad onderschrijft integraal de zes problemen die de conceptnota identificeert. Twee ervan, problemen 2 en 4, worden geremedieerd door het recente verzameldecreet. Problemen 1, 3, 5 en 6 uit de conceptnota blijven echter bestaan.

De voorstellen tot optimalisatie in de conceptnota leggen volgens de MORA de vinger op de wonde. Toch zijn de voorstellen weinig concreet, uitgezonderd de vraag naar een mechanisme zodat lokale besturen ongebruikte handhavinginfrastructuur kunnen overnemen.

Voor de Mobiliteitsraad is het duidelijk dat er **geen hapklare oplossingen** zijn voor de problemen die de conceptnota aanhaalt, m.n. kentekenaansprakelijkheid, responsabilisering van buitenlandse overtreeders en problemen met de administratieve procedures. Correcties aan de bestaande regelgeving zullen nooit in staat zijn om de oorspronkelijke doelstellingen integraal te realiseren. Het zoeken naar een alternatief is dus de beste beleids optie.



3. Waarom GAS 5 onherstelbaar is

De MORA meent dat de **huidige GAS 5-regelgeving een aantal constructiefouten bevat** die niet volledig te remediëren zijn in het licht van de oorspronkelijke beleidsdoelstellingen. De Raad voelt zich in dat oordeel gesterkt door de analyse van de regelgeving die in het voorstel van resolutie en de conceptnota werden gemaakt.

GAS 5 is oorspronkelijk in het leven geroepen als een manier om lokale besturen extra financiële hefboomen te geven, bijvoorbeeld voor het voeren van een lokaal verkeersveiligheidsbeleid. Het is enigszins ironisch dat deze regelgeving het risico inhoudt aanleiding te geven tot minder verkeersveiligheid. GAS 5 creëert namelijk **straffeloosheid**, is **onbillijk** voor verkeersdeelnemers en **verhindert een evenwichtig en toekomstgericht verkeersveiligheidsbeleid**.

Het in stand houden van GAS 5 – al dan niet ondersteund door regelgevend opknapwerk – plaatst een hypotheek op de verkeersveiligheid in Vlaanderen. De MORA pleit er dan ook voor om GAS 5 onverwijld af te schaffen. Een **terugkeer naar het strafrechtelijk systeem** is het meest logische en rechtszekere alternatief.

De MORA beargumenteert hierna zijn standpunt.

3.1 GAS 5 creëert straffeloosheid

3.1.1 Gebrekkige identificatie van de overtreder

Eén van de kernproblemen van de administratieve sancties voor snelheidsovertredingen is de moeilijkheid om binnen de administratieve keten boetes te verhalen op personen die overtredingen begaan met een voertuig waar ze geen eigenaar van zijn. Dit probleem ontstaat zowel bij voertuigen met een natuurlijke persoon als eigenaar, als bij voertuigen met een rechtspersoon als eigenaar.

De wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer – waar de GAS-regelgeving is in ondergebracht – bevat specifieke regels om in deze situaties te zorgen dat de werkelijke overtreder wordt veroordeeld. Artikel 67bis en artikel 67ter bieden een hefboom voor de correcte identificatie van de overtreder.

Een natuurlijk persoon die houder is van de kentekenplaat van een voertuig in overtreding kan het vermoeden van schuld weerleggen, maar dan is hij verplicht om de **'onmiskerbare bestuurder'** kenbaar te maken. Wanneer een overtreding is begaan met een voertuig dat is ingeschreven op de naam van een rechtspersoon, moet deze bij niet-identificatie van de bestuurder steeds de identiteit van de onmiskerbare bestuurder meedelen. In beide gevallen is het niet kenbaar maken van de onmiskerbare bestuurder een strafbaar feit.

Identificatie van de overtreder in de gedepenaliseerd procedure

Indien een snelheidsovertreding aanleiding geeft tot een GAS-boete kan een natuurlijke of rechtspersoon net als in het strafrechtelijk systeem aangeven dat hij op het moment van de overtrekking niet de bestuurder was. Echter, als de persoon in kwestie vervolgens niet meedeelt wie dan wel de onmiskenbare bestuurder was, is de sanctionerend ambtenaar niet bevoegd om deze vaststelling van overtrekking (i.e. het niet meedelen van de onmiskenbare bestuurder) te doen⁹. Volgens de GAS-wet¹⁰ kan een sanctionerend ambtenaar immers niet gelijktijdig overtredingen vaststellen en beoordelen of bemiddelen.

Aangezien uit een gedepenaliseerde basisovertreding (snelheidsovertreding) geen strafrechtelijke overtrekking (niet meedelen onmiskenbare bestuurder) kan volgen, ontstaat er een gat in de boeteketen. De sanctionerend ambtenaar kan in dit geval enkel een melding maken bij de politie die een proces-verbaal van de overtrekking opstelt. Verschillende parketten, waaronder dat van het arrondissement Antwerpen, hebben al te kennen gegeven dat dergelijke processen-verbaal geen prioriteit zijn¹¹.

Door het creëren van een scheiding tussen administratief sanctierecht en de strafrechtelijke procedure kan de vaststeller van de overtrekking nauwelijks actie ondernemen in deze situaties. Een weigering om de onmiskenbare bestuurder mee te delen, resulteert dus meestal in het stopzetten van de boeteprocEDURE.

3.1.2 Gebrekkige aanpak recidivisme

Naast een potentieel gebrekkige identificatie van de overtreder, riskeert ook **recidivisme** via GAS 5 straffeloos te blijven. Een centrale databank met GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen bestaat vandaag niet, waardoor recidivisme niet geïdentificeerd kan worden.

Bovendien is er geen gegarandeerde gegevensuitwisseling tussen gemeenten en politiezones die de GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen hebben ingevoerd. Wanneer een bestuurder een overtrekking begaat in gemeente Y, maakt het voor de bepaling van het boetebedrag geen verschil of de bestuurder bijvoorbeeld al eerdere overtredingen beging in gemeente X. Ook een koppeling tussen overtredingen die strafrechtelijk dan wel administratief behandeld zijn ontbreekt.

⁹ Binnen het huidige GAS 5-systeem kan een natuurlijk persoon dus aan een boete ontsnappen voor een overtrekking met een voertuig dat is ingeschreven op naam van een rechtspersoon door simpelweg geen bijkomende handelingen te stellen. Indien er vanuit de rechtspersoon immers niet wordt gereageerd bij de ontvangst van het proces-verbaal, blijft de bestuurder onbekend. De administratieve geldboete kan enkel ten laste gelegd worden van een natuurlijk persoon, die indien er niet wordt gereageerd onbekend is.

¹⁰ Wet betreffende de gemeentelijke administratieve sancties, Artikel 6, §3 (24 juni 2013). https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi/article_body.pl?language=nl&caller=summary&pub_date=13-07-01&numac=2013000441

¹¹ In het arrondissement Antwerpen vraagt het parket zelfs om deze processen-verbaal niet meer over te maken aan hen. Hierdoor is een verdere vervolging inzake het niet meedelen van de identiteit van de onmiskenbare bestuurder totaal uitgesloten.

Zelfs als recidivisme geïdentificeerd zou kunnen worden, laat de huidige regelgeving niet toe de strafmaat te verzwaren.

3.2 GAS 5 is onbillijk voor verkeersdeelnemers

GAS 5 creëert op het Vlaams grondgebied een onderscheid tussen administratieve sancties en strafrechtelijke sancties. De verschillen tussen beide systemen zijn vaak aanzienlijk. Daarnaast krijgen lokale besturen verschillende vrijheden om de details van de GAS-procedure in te vullen, waardoor verschillen ontstaan tussen gemeenten die in theorie dezelfde regelgeving volgen. Dergelijke verschillen zijn onbillijk voor verkeersdeelnemers die voor gelijke overtredingen in wezen recht hebben op gelijke behandeling.

3.2.1 Verschillen tussen administratieve en strafrechtelijke procedure

Of een vastgestelde overtreding uitmondt in een administratieve dan wel een strafrechtelijke procedure wordt onder meer bepaald door het eigenaarschap van de handhavingsinfrastructuur. Zo kunnen er problemen ontstaan inzake het **gelijkheidsbeginsel**¹² wanneer er op eenzelfde traject zowel overtredingen worden vastgesteld met een onbemande camera van het Vlaams Gewest als met een lokaal gefinancierde camera. Gelijkaardige overtredingen kunnen dan, afhankelijk van het eigenaarschap van de handhavingsinfrastructuur, resulteren in een strafrechtelijke of een administratieve procedure. De verschillen tussen beide zijn aanzienlijk, hetgeen onbillijk is voor verkeersdeelnemers: gelijke fouten monden niet uit in gelijke strafprocedures.

3.2.2 Lokale vrijheden leiden tot verschillen in administratieve procedure

De GAS 5-regelgeving laat lokale besturen toe om bepaalde details van de administratieve procedure te bepalen.

- Zo kunnen gemeenten verschillende standaarden hanteren voor het uitsturen van communicatie na de vaststelling van overtredingen, bijvoorbeeld bij het herinneren voor betaling.
- Ook de bijkomende kosten voor het uitsturen van herinneringen kunnen variëren tussen gemeenten.
- Aangezien de wijze waarop verweer moet ingediend worden slechts summier bepaald is in het decreet dat de GAS 5-regelgeving invoert, kunnen lokale besturen ook hier eigen klemtonen leggen. Zo vermeldt de regelgeving enkel dat het verweer schriftelijk moet gebeuren (met elektronische correspondentie gelijkgesteld aan schriftelijke correspondentie) binnen de dertig dagen na de kennisgeving van de overtreding. Ook op dit vlak zouden gelijkaardige overtredingen door verschillende gemeenten op een andere wijze behandeld kunnen

¹² Het gelijkheidsbeginsel verbiedt dat personen die zich in eenzelfde situatie bevinden, op verschillende wijze behandeld worden.

worden, bijvoorbeeld door bepaalde bewijsmiddelen of specifieke vormvereisten te vragen.

3.3 GAS 5 verhindert een evenwichtig en toekomstgericht verkeersveiligheidsbeleid

Voor de MORA is het duidelijk dat de GAS 5-regelgeving een evenwichtig en toekomstgericht verkeersveiligheidsbeleid verhindert. De introductie van GAS 5 zorgt nu al voor een groeiende focus op boete-inkomsten. Daarnaast is de beoogde vrijheid van lokale besturen om keuzes te maken rond handhaving niet absoluut. De regelgeving hypothekeert eveneens een toekomstgericht verkeersveiligheidsbeleid, door de onmogelijkheid om GAS 5 te combineren met een rijbewijs met punten en de moeilijkheid om een gedecentraliseerd handhavingssysteem te stroomlijnen.

3.3.1 Een groeiende focus op boete-inkomsten

GAS 5 draagt ertoe bij dat de focus van het lokaal verkeersveiligheidsbeleid verschuift naar handhaving en boete-inkomsten. Data van Centrex¹³ tonen bovendien aan dat sinds de inwerkingtreding in februari 2021 er al een **verschuiving van verwerkingscapaciteit** heeft plaatsgevonden in politiezones die werken met GAS 5.

Er wordt in sommige zones dus minder aandacht besteed aan de verwerking van overtredingen op regionale wegen waar overtredingen volgens de strafrechtelijke procedure verlopen. Een minder sterke financiële drijfveer – omwille van langere strafrechtelijke procedures – zorgt voor een daling van tijdig verwerkte dossiers voor deze wegen waar limieten tot 70 of soms 90 km/u gelden. Naast een onevenwichtige focus op overtredingen in zones 30 en 50 gaat deze vaststelling ook gepaard met een daling van regionale – Vlaamse – boete-inkomsten.

Bovendien is de GAS 5-regelgeving niet van toepassing op locaties met andere snelheidslimieten, zoals woonerven met een snelheidslimiet van 20 km/u. Hier kunnen dus geen administratieve sancties gegeven worden. In zijn eerste advies over de GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen noemde de MORA het al een gemiste kans dat de regelgeving niet van toepassing is voor alle snelheidsregimes tot 50 km/u. Dat deze aanpassing nog niet gebeurd is, toont voor de MORA dat verkeersveiligheid en snelheidsreductie niet steeds de centrale motieven zijn voor deze GAS-boeteregeling.

3.3.2 Keuzes van lokale besturen niet steeds vrij

Eerder in het advies kwam al aan bod dat de verschillende procedures voor gelijkaardige overtredingen op gelijkaardige locaties, niet overeenstemmen met het gelijkheidsbeginsel. Dit onderscheid in procedures hangt ook samen met de keuze van lokale besturen om **locaties voor**

¹³ Data voor Mechelen, Willebroek en Lier tonen tussen 2019 en 2021 een sterke toename van verwerkte overtredingen voor snelheidslimieten 30 en 50 km/u, en een stagnatie of beperkte groei van verwerkte overtredingen voor snelheidslimiet 70 en 90 km/u.

handhaving te kiezen. Deze keuze is immers niet absoluut aangezien een gemeentelijke overheid geen lokaal handhavingsbeleid kan voeren op plaatsen waar het Vlaams Gewest al een trajectcontrole invoerde.

Deze vaststelling is een voorbeeld van het onevenwicht dat aanwezig is in de GAS 5-regelgeving. Lokale besturen die – met of zonder GAS 5 – willen kiezen voor een streng verkeersveiligheidsbeleid hebben wel die mogelijkheid, maar de veelheid aan procedures en kruisende regels maken het niet eenvoudig.

3.3.3 Combinatie met rijbewijs met punten is quasi onmogelijk

Op 23 november 2021 vond de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid plaats. Tijdens deze bijeenkomst van professionals uit alle Belgische beleidsniveaus werd het interfederaal charter 'All for Zero' ondertekend door de bevoegde ministers waaronder Vlaams minister Lydia Peeters. Eén van de concrete pistes voor samenwerking in dit charter is *"het uitwerken van een progressief sanctiesysteem of rijbewijs met punten (met inbegrip van lokale/regionale overtredingen)"*¹⁴.

Tijdens de huidige legislatuur lijkt er ook op federaal niveau, waar de bevoegdheden rond het rijbewijs liggen, een voorzichtige consensus te ontstaan over de verkeersveiligheidsbaten van een **rijbewijs met punten**. De GAS 5-regelgeving kan echter de uitwerking en invoering hiervan verhinderen.

Bij gedepenaliseerde snelheidsovertredingen worden overtreeders gestraft door het opleggen van een boete. Bij een rijbewijs met punten worden overtredingen bestraft met een boete en is de aftrek van punten een bijkomende bestraffingsmaatregel. Deze regelgeving, net als wat de straf is voor iemand die al zijn punten heeft 'opgebruikt', zouden onderdeel uitmaken van de strafrechtelijke procedure. Door depenalisering zou het opleggen van een 'bijkomende' bestraffing niet meer mogelijk zijn: een verkeersdeelnemer mag voor dezelfde overtreding geen twee straffen in verschillende strafprocedures krijgen. GAS 5 en het puntenrijbewijs zouden overigens uit dezelfde vijver vissen: buitenlandse voorbeelden tonen aan dat 'beperkte snelheidsovertredingen' het overgrote deel uitmaken van een rijbewijs met punten.

Tijdens de meest recente Taskforce GAS 5 van 14 juli 2022 werd de combinatie van GAS 5 en het rijbewijs met punten ter sprake gebracht. Vanuit het kabinet van minister Peeters werd meegedeeld dat het een probleem is dat later zal opgelost worden. De MORA is er echter van overtuigd dat dergelijke oplossing onbestaande is.

3.3.4 Negatieve impact van gedecentraliseerd handhavingsbeleid

GAS 5 is in feite een decentralisatie van handhavingsbeleid naar de lokale besturen. De bestaande regelgeving omvat verschillende procedurele vrijheden waardoor bijvoorbeeld de

¹⁴ Staten-Generaal (2021) All for Zero. Een gedeelde visie over verkeersveiligheid in België, p.20. <https://all-for-zero.be/storage/minisites/all-for-zero-nl.pdf>

gebruikte software of de opmaak van databanken aanzienlijk kan verschillen tussen gemeenten en politiezones.

Eerder in dit advies kwam al ter sprake dat deze werkwijze de uitwisseling van gegevens tussen gemeenten kan bemoeilijken met het oog op het tegengaan van recidivisme. Daarnaast zijn soortgelijke decentralisaties ook een vorm van 'sticky' beleid: eens gedecentraliseerd zal het opnieuw centraliseren een monumentale taak blijken.

Een centralisatie van alle gedepenaliseerde overtredingen is echter niet ondenkbaar. Het is de eerste cruciale tussenstap om recidivisme aan te pakken en ook een rijbewijs met punten kan enkel werken wanneer er een centraal register van overtredingen bestaat. Hoe meer gemeenten starten met GAS 5, hoe kleiner de kans dat een 'recentralisatie' gerealiseerd kan worden.



4. Een optimaal handhavingssysteem ...

4.1 ... gaat straffeloosheid tegen

Om een antwoord te bieden op het **risico op straffeloosheid** dat inherent aanwezig is in het GAS 5-systeem, is een procedure nodig die recidivisten tot de orde roept en het mogelijk maakt om desgevallend strengere straffen uit te spreken. Daarnaast is er ook nood aan een procedure die ervoor zorgt dat de werkelijke bestuurder steeds bestraft wordt voor het begaan van een overtreding, onafhankelijk van de officiële houder van de kentekenplaat.

Dergelijke procedures bestaan vandaag al:

- Recidivisme kan opgemerkt worden in de strafrechtelijke keten en een rechter kan de zwaarte van een straf optrekken bij herhaaldelijke inbreuken.
- De strafbepalingen voor het niet kenbaar maken van de onmiskenbare bestuurder zijn al enige tijd in gebruik. Bovendien zit er een geautomatiseerde component in het identificeren van bestuurders van voertuigen die zijn ingeschreven op naam van rechtspersonen. Renta Solutions beheert al een databank waarin lease- en verhuurmaatschappijen de gegevens van vaste bestuurders aanvullen in de Databank Voertuigen van de FOD Mobiliteit. In de strafrechtelijke keten is de kans dus veel kleiner dat bestuurders ontsnappen aan hun rechtmatige straf.

4.2 ... is billijk

De vrijheid die aan lokale besturen wordt toegekend in de praktische uitvoering van de GAS 5-regelgeving kan aanleiding geven tot een ongelijke behandeling van burgers. Ook het onderscheid tussen (gemeentelijke) administratieve procedures en (gewestelijke) strafrechtelijke procedures kan ongelijkheid tussen verkeersdeelnemers in de hand werken.

Een billijk systeem vereist echter een **gelijke behandeling van verkeersdeelnemers die in gelijkaardige situaties gelijkaardige overtredingen begaan**. In het strafrechtelijk systeem is die garantie intrinsiek aanwezig. Alle vaststellingen van overtredingen doorlopen dezelfde procedure, ongeacht van het eigenaarschap van de infrastructuur. De volledige boeteketen, inclusief verweer en eventuele toeslagen, verloopt identiek voor alle verkeersdeelnemers in Vlaanderen.

4.3 ... is evenwichtig en toekomstgericht

De groeiende focus op boete-inkomsten en de verschuiving van de verwerkingscapaciteit, evenals de mogelijke reductie van Vlaamse boete-inkomsten t.g.v. GAS 5, kan geredimeerd worden door een overkoepelend strafsysteem. In dit systeem kan een gelijk gewicht gegeven worden aan alle handhavinglocaties en kunnen verschillende bestuursniveaus onderling bindende afspraken maken over paramaters die de verdeling van de inkomsten bepalen.

Dergelijk centraal systeem, met een databank van overtredingen en een eenvormige communicatiemethode tussen alle handhavingsniveaus, zou ook de toekomstige invoering van een **rijbewijs met punten** ten goede komen. **Recidivisten** kunnen op deze manier niet langer ontsnappen aan een verzwaring van hun straf naarmate ze meer overtredingen begaan, onafhankelijk van de locatie waar ze hun overtredingen begaan.



5. Crossborder als aangewezen alternatief

De MORA staat achter de uitgangspunten en doelstellingen van de GAS 5-regelgeving: hefboomen geven aan gemeenten, het versnellen van bestaande boeteprocedures en betalingen, een verkeersveiligheidsbeleid waar elke overtreder geresponsabiliseerd wordt aan de hand van een watterdicht handhavingssysteem.

Zoals dit advies aantoont, leidt GAS 5 echter tot een aantal problemen die ervoor zorgen dat de uitgangspunten en doelstellingen niet (of niet allemaal) bereikt worden. Het blijkt ook onmogelijk om alle bestaande problemen op te lossen met regelgevend oplapwerk. **Een alternatief voor GAS 5 dringt zich dan ook op.**

De MORA beargumenteerde uitvoerig dat een optimaal systeem straffeloosheid moet tegengaan, billijk moet zijn voor alle verkeersdeelnemers en ook evenwichtig en toekomstgericht moet zijn. Met **Crossborder** bestaat er in ons land al een systeem dat – meer dan GAS 5 – tegemoetkomt aan deze vereisten.

Crossborder als alternatief voor GAS 5

De MORA stelt voor om **Crossborder als geducht alternatief onder de loep te nemen** voor de huidige GAS 5-regelgeving. Het biedt immers de meest consistente oplossing voor de gestelde uitdagingen.

De MORA adviseert om hierover het debat aan te gaan in de commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement op basis van een **hoorzitting** met de betrokken actoren, zoals de leden van de Taskforce GAS 5. Het Vlaams Parlement kan zo de basis leggen van een politiek-maatschappelijke consensus die onontbeerlijk is voor het verder uitwerken van een gedragen en robuuste regelgeving.

Binnen het Crossbordersysteem kan namelijk gebruik gemaakt worden van een **doorstortscenario voor boete-inkomsten**. Hiervoor is enkel het goedkeuringsakkoord van de regionale overheid nodig en moet een artikel toegevoegd worden aan het Rekendecreet om een decretale basis te voorzien. Aan de hand van verschillende parameters kan een verdeelsleutel opgemaakt worden waardoor er gegarandeerd kan worden dat lokale besturen op maandelijkse basis een rechtmatige hoeveelheid boete-inkomsten ontvangen.

In tegenstelling tot GAS 5 kan het doorstortscenario dit voordeel ook realiseren voor lokale besturen die geen financiële- of personeelsmiddelen hebben om te starten met GAS 5. Zo kunnen **méer lokale besturen beschikken over middelen** om een gericht verkeersveiligheidsbeleid te voeren. De operationalisering van het doorstortscenario is bovendien al ver gevorderd en wacht bij wijze van spreken enkel op het fiat van de Vlaamse Regering. Dit werd in het voorjaar van

2022 bevestigd door federaal minister van Justitie Vincent Van Quickenborne in een antwoord op een schriftelijke vraag van federaal parlementslid Steven Matheï.¹⁵

Vaak gehoorde tegenargumenten voor Crossborder, m.n. de achterstand bij de parketten en de beperkte capaciteit van de gewestelijke verwerkingscentra, **zijn niet langer op waarheid gestoeld**. Zo heeft Crossborder de afgelopen jaren gezorgd voor een efficiëntere strafrechtelijke boeteketen. Bovendien wordt de capaciteit van de gewestelijke verwerkingscentra – waarvan de gemeenten en politiezones niet eens verplicht gebruik moeten maken – voortdurend uitgebreid. In oktober 2021 antwoordde federaal minister voor Binnenlandse Zaken Annelies Verlinden op een schriftelijke vraag van federaal kamerlid Franky Demon dat de federale regering maatregelen zal nemen om de werking van de Gewestelijke Verwerkingscentra (GVC) te versterken, m.n. door nieuwe aanwervingen en door investeringen in ICT en verwerkingssoftware¹⁶. Tegen het einde van 2022 is gepland dat de personeelscapaciteit zowel in het GVC Oost-Vlaanderen als in het GVC Antwerpen met 30% zal toenemen¹⁷.

Crossborder

Crossborder is een digitaliseringsproject met als doelstelling administratieve vereenvoudiging te realiseren bij alle betrokken partijen: politie, justitie en de burger. Innovatie op het vlak van digitale oplossingen, de gebruiksvriendelijkheid voor de eindgebruiker en de samenwerking tussen de actoren van justitie en de beleidsniveaus staan centraal. Crossborder centraliseert en digitaliseert het beheer en de verwerking van boetes end-to-end met oog voor het optimaliseren van de dienstverlening aan de burger. Sinds 2020 zorgt Crossborder ook voor de automatisering van de processen voor andere strafrechtelijke inbreuken, bv. inbreuken op de coronamaatregelen, winkeldiefstal of drugs.

Crossborder betreft een 'interdepartementale samenwerking' waarin federale en lokale publieke entiteiten, waaronder de lokale Politie, federale Politie, het Openbaar Ministerie, rechtbanken, de Federale Overheidsdienst Justitie, de Federale Overheidsdienst Financiën, de Federale Overheidsdienst Mobiliteit, de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken, de Federale Overheidsdienst Sociale Zekerheid en de 3 regio's in België (Vlaanderen, Brussel en Wallonië), hun krachten bundelen om de informatie-uitwisseling te verbeteren.

¹⁵ Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Justitie, belast met de Noordzee van 10 mei 2022, op de vraag nr. 1132 van De heer volksvertegenwoordiger Steven Matheï van 04 april 2022. <https://www.lachambre.be/QRVA/pdf/55/55K0085.pdf>

¹⁶ Antwoord van de minister van Binnenlandse Zaken, Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing van 04 oktober 2021, op de vraag nr. 742 van De heer volksvertegenwoordiger Franky Demon van 19 juli 2021.

¹⁷ Cijfers Centrex.