



## GAS 5 EN DOORSTORTSCENARIO

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

W [www.mobiliteitsraad.be](http://www.mobiliteitsraad.be) - T +32 2 209 01 11 - E [info@mobiliteitsraad.be](mailto:info@mobiliteitsraad.be)

Advies op eigen initiatief

Goedkeuring raad                      22 januari 2024 (schriftelijke goedkeuring)

Contactpersoon                      Hans Bonnarens                      [hbonnarens@serv.be](mailto:hbonnarens@serv.be)

Mevrouw Lydia PEETERS  
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken  
Graaf de Ferrarisgebouw  
Koning Albert II laan 20  
B-1000 Brussel

## Realiseer doorstortscenario en versterk het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid

Mevrouw de minister

Sinds 1 februari 2021 kunnen lokale besturen 'beperkte' snelheidsovertredingen in zones 30 en 50 bestraffen met GAS-boetes (GAS 5). De Vlaamse Regering wilde met dit systeem de gemeenten controle geven over de financiële return van lokale snelheidshandhaving en hen meer controle geven over hun verkeersveiligheidsbeleid.

Van bij de start van deze regelgeving stelde de MORA echter de doeltreffendheid, de werkelijke baten voor de lokale besturen en de effectieve impact op verkeersveiligheid in vraag:

- de gerichte aanpak van recidive en de correcte identificatie en bestraffing van feitelijke overtreders staan onder druk door de GAS-regelgeving;
- de keuze voor GAS-boetes voor snelheidsovertredingen zal een impact hebben op de (financiële) onafhankelijkheid van gemeenten die beroep doen op derde partijen om snelheidscamera's te installeren en beheren;
- door verschuivingen in handhaving komen de boete-inkomsten van gemeenten die niet met GAS 5 werken onder druk te staan, waardoor de keuze voor GAS-regelgeving na verloop van tijd niet volledig vrij meer is.

**Samengevat creëert GAS 5 volgens de raad straffeloosheid, is het onbillijk voor verkeersdeelnemers door de verschillende boetesystemen, en verhindert het een toekomstig en evenwichtig verkeersveiligheidsbeleid.**

### Steeds meer vraagtekens bij GAS 5

Onlangs bleek dat de MORA niet alleen staat met zijn oordeel. Een recente bevraging van de Vlaamse overheid geeft aan dat bijna 70% van de respondenten (76 van de 111 gemeenten die antwoordden) tegenstander zijn van het systeem. Zelfs 4 op de 10 gemeenten die vandaag al met het systeem werken, willen een meer werkbaar alternatief. Vaak aangehaalde argumenten zijn de hoge investeringskosten om het systeem op te zetten, problemen met afhandeling

en een gebrek aan verwerkingscapaciteit. Stuk voor stuk elementen die de raad al onder de aandacht bracht in zijn advies van september 2022<sup>1</sup>.

Niet enkel door de lokale besturen maar ook op het federale beleidsniveau worden moeilijkheden geïdentificeerd. In de Kamercommissie Justitie van 10 januari 2024 meldde federaal minister van Justitie Van Tigchelt dat de parketten nogal wat informatie missen om recidive te bestraffen, en dat er geografisch grote verschillen bestaan door de Vlaamse GAS-regelgeving. Dit ligt volledig in lijn met de waarschuwingen die de MORA op voorhand formuleerde. **De sleutel om dit probleem op te lossen ligt op Vlaams niveau, niet bij gemeenten noch bij het federale niveau.**

### Impact op lokaal verkeersveiligheidsbeleid door blokkeren alternatief

Een volwaardig alternatief voor GAS 5 bestaat, namelijk het 'doorstortscenario' dat samenhangt met het Crossborder-systeem. Dit systeem vereenvoudigt de vervolging van buitenlandse overtreeders, zorgt ervoor dat recidivisten niet onder de radar blijven, en kent een solide en gevestigde wettelijke basis op Europees en federaal niveau. In tegenstelling tot GAS 5 moet een lokaal bestuur binnen crossborder niet zelf boetes vaststellen en verwerken maar blijft de boeteafhandeling gebeuren door de federale politie.

Maar dit zijn niet de enige voordelen voor de lokale besturen. Het doorstortscenario voorziet immers dat de boete-inkomsten verdeeld worden over alle Vlaamse gemeenten, ook zij die geen mogelijkheid hebben om zelf camera's te installeren, of die niet willen samenwerken met private partners die een groot deel van de opbrengsten afromen. Daarvoor moeten de betrokken bestuursniveaus echter een **verdeelsleutel afspreken**, die bepaalt welk deel van de boete-inkomsten naar welke gemeenten doorstroomt.

### Neem stappen om doorstortscenario te realiseren

De MORA roept de Vlaamse Regering op om zo snel mogelijk de laatste drempels die het doorstortscenario blokkeren weg te halen. Om het doorstortscenario te realiseren moet de Vlaamse Regering:

- een beslissing nemen over **de verdeelsleutel**, in samenspraak met het federale niveau en de Vlaamse gemeenten, en

---

<sup>1</sup> MORA (2022) Advies GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen, Brussel, 23 september, <https://www.serv.be/node/15312>

- het doorstortscenario een **decretale basis** geven via een artikel in het Rekendecreet.

De MORA meent dat het niet enkel mogelijk maar ook absoluut noodzakelijk is deze stappen te realiseren in de laatste maanden van de huidige legislatuur, zodat het doorstortscenario effectief in werking kan treden vanaf januari 2025. Op die manier hebben gemeenten een écht vrije keuze om een passend lokaal verkeersveiligheidsbeleid te voeren: door gebruik te maken van het doorstortscenario of door te kiezen voor GAS 5.

Hoogachtend

Tim Buyse  
algemeen secretaris

Sas van Rouveroj  
voorzitter