

Omzendbrief KBBJ/ABB 2026/1

Omzendbrief over de krijtlijnen van
snelheidshandhaving op lokaal niveau

Aan :

- de provinciegouverneurs
- de colleges van burgemeester en schepenen
- de districtscolleges

Vlaams minister van Binnenland, Steden- en
Plattelandsbeleid, Samenleven, Integratie en
Inburgering, Bestuurszaken, Sociale Economie en
Zeevisserij
Koning Albert II-laan 15, 1210 Brussel
T 02 552 68 00
kabinet.crevits@vlaanderen.be

6 maart 2026

Betreft: krijtlijnen van snelheidshandhaving op lokaal niveau

Verkeersveiligheid is een essentiële opdracht van de overheid. Snelheid is een bepalende factor in het risico op ongevallen én een van de belangrijkste elementen die de ernst van ongevallen beïnvloedt. Daarom is het belangrijk dat ook lokale besturen over de bevoegdheid beschikken om een doordacht snelheidsbeleid uit te tekenen, dat functioneel en effectief is. De voorbije twintig jaar is er op elk beleidsniveau sterk ingezet op snelheidspreventie en -beheer. Handhaving vormt daarbij het onmisbare sluitstuk.

Met het decreet van 7 oktober 2020¹ werd in artikel 29quater van de Wegverkeerswet aan lokale besturen de mogelijkheid geboden om voor bepaalde beperkte snelheidsovertredingen administratieve geldboetes te bepalen. Die overtredingen worden dan niet meer strafrechtelijk bestraft.

Naar aanleiding van beslissingen van de toezichthoudende overheid², de richtlijnen van de Vlaamse Toezichtcommissie (hierna VTC te noemen) van oktober 2023 en november 2024 (kenmerk VTC/O/2024/03)³, het besluit van de VTC naar aanleiding van een klacht (kenmerk VTC/K/2024/05)⁴ en een recent vonnis van de politierechtbank⁵, verduidelijkt deze omzendbrief het geldende regelgevende kader voor de administratieve handhaving van snelheidsovertredingen en de beleidslijnen die de Vlaamse minister, bevoegd voor het binnenlands bestuur en het stedenbeleid, hanteert in het kader van het algemeen bestuurlijk toezicht.

¹ Decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid.

² Zie het verslag van de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement van 19 januari 2022: [Verslag plenaire vergadering woensdag 19 januari 2022, 14 uur | Vlaams Parlement](#).

³ [ANPR camera's | Vlaanderen.be](#)

⁴ Zie bijvoorbeeld het besluit met kenmerk VTC/K/2024/05 van de Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens: https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1746621908/repositories-prd/VTC_K_2024_05_def_beslissing_aan_vv_anoniem_vr_pub_l9zc3h.pdf.

⁵ In een vonnis van 6 november 2025 verklaarde de politierechtbank van Vilvoorde een opgelegde administratieve sanctie nietig in een dossier waarbij een gemeente een concessieovereenkomst had gesloten met een externe partner voor de handhaving van beperkte snelheidsovertredingen. De rechtbank oordeelde concreet dat: 1) niet bewezen werd in het dossier dat de overtreding wel degelijk werd vastgesteld door een fysieke persoon die de vereiste opleiding had gevolgd; 2) evenmin bewezen werd dat de gemeente voldeed aan de voorwaarde van de volledige financiering, zoals bepaald in artikel 29quater van de Wegverkeerswet. Zie [Nieuws | Politierechtbank Vilvoorde](#).

1. Toepassing van artikel 29quater van de Wegverkeerswet: stappenplan

1.1. Analyse van de verkeersveiligheidssituatie

Als u als lokaal bestuur overweegt om voor beperkte snelheidsovertredingen artikel 29quater van de Wegverkeerswet toe te passen, is het essentieel om te starten met een grondige analyse van de verkeersveiligheidssituatie op uw grondgebied. Koppel verschillende mogelijke oplossingen daaraan en bekijk niet alleen de kostprijs, maar ook de duurzaamheid en effectiviteit van de maatregelen. Zoals ook opgenomen in de hierboven vermelde richtlijnen van de VTC geldt het principe dat handhaving niet de eerste maatregel mag zijn, en dat handhaving altijd tijdelijk van aard moet zijn. Het uiteindelijke doel is een structurele en duurzame verbetering van de verkeersveiligheid.

1.2. Studie van het traject van implementatie en afhandeling

Als uit de analyse blijkt dat snelheidshandhaving aangewezen is, bestudeert u het volledige traject van implementatie en afhandeling voor u een politiereglement opmaakt. Breng alle aspecten van de afhandelingsketen in kaart, zodat u alle nodige stappen kunt nemen.

Daarbij moeten de volgende vragen gesteld worden:

- Welke handhavingssystemen (mobiele of semimobiele systemen, trajectcontrole) kunt u waar inzetten? Zijn die noodzakelijk of zijn andere oplossingen mogelijk?
- Lenen de aard en de huidige inrichting van de straat zich daadwerkelijk voor een trajectcontrole?
- Wat zijn de investeringskosten (hardware en software) of de exploitatiekosten (bijvoorbeeld bij huur of huurkoop)?
- Welke leveranciers zijn er, en wat bieden ze concreet aan?
- Beschikt u over de correcte documenten om buitenlandse overtredders te sanctioneren conform de CBE-richtlijn (richtlijn (EU) 2015/413 van 11 maart 2015 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie en wederzijdse bijstand inzake verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen)?
- Hoe gaat u om met overtredingen die begaan zijn met voertuigen op naam van rechtspersonen?
- Wie neemt de rol van sanctionerende ambtenaar op? Is dat een opgeleid personeelslid van uw eigen bestuur, of werkt u samen met een intercommunale, een provinciale overheid of een ander lokaal bestuur?

Zorg ervoor dat u tijdig overleg pleegt met het lokale parket, bijvoorbeeld over de aanpak van overtredingen die begaan zijn met voertuigen op naam van een rechtspersoon. Verzamel en actualiseer alle nodige documenten.

1.3. De opmaak van een politiereglement

Een politiereglement mag pas goedgekeurd worden en mag pas in werking treden op basis van artikel 29quater van de Wegverkeerswet nadat het volledige proces juridisch, administratief en operationeel is voorbereid. Vanaf het moment dat het politiereglement in werking treedt, worden de overtredingen die aan de voorwaarden voldoen, gedepenaliseerd en kunnen ze niet langer strafrechtelijk afgehandeld worden.

Net zoals bij trajectcontroles op gewestwegen moet u als lokaal bestuur de aanwezigheid van trajectcontroles duidelijk aangeven met verkeerssignalisatie die daarvoor geschikt is. Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030⁶ dat op 9 januari 2026 door de Vlaamse Regering goedgekeurd is, is op dat vlak duidelijk: *“Weggebruikers worden tijdig geïnformeerd via aankondigingsborden en een herhaling van de snelheidsaanduiding om alvast op die locaties het gewenste snelheidsgedrag te stimuleren.”*

2. Lokale autonomie voor het lokale snelheidsbeleid

Het behoort tot de gemeentelijke autonomie om al dan niet gebruik te maken van de mogelijkheid om administratieve sancties voor beperkte snelheidsovertredingen in te voeren. Steden en gemeenten zijn zelf het best geplaatst om in dat verband beleidskeuzes te maken. Bij het uitstippelen van het lokale snelheidsbeleid moet de gemeente rekening houden met de volgende elementen.

2.1. Geen beperkingen van de bevoegdheden op het vlak van verkeersveiligheid

Als u er als lokaal bestuur voor opteert om beperkte snelheidsovertredingen zelf administratief te handhaven, kunt u dat volledig zelf in handen nemen of daarvoor een overeenkomst aangaan met een derde (private partner, een ander lokaal bestuur, een overheidsbedrijf ...).

Als u ervoor kiest om een overeenkomst met een derde te sluiten, mogen de bevoegdheden van de gemeente op dat punt niet contractueel beperkt worden aangezien het essentieel is dat de gemeente op elk moment haar mobiliteitsbeleid soeverein en autonoom kan voeren om voor verkeersveiligheid te zorgen. Een overheid kan op die manier immers niet (impliciet) afstand doen van haar publiekrechtelijke bevoegdheden.

Een private partner kan ondersteuning bieden bij de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid, maar kan het beleid noch beïnvloeden, noch overnemen.

De bepalingen van de overeenkomst mogen geen afbreuk doen aan het feit dat de gemeente als enige de eindverantwoordelijkheid draagt en dus bevoegd blijft voor de inrichting van de weg. Zo is het bijvoorbeeld niet toelaatbaar dat u zich als wegbeheerder er contractueel toe verbindt om verkeersdrempels te verwijderen, of een verbod overeenkomt om snelheidsremmers te plaatsen. De uitvoering van onderhouds- of wegenwerken kan evenmin een contractuele wanprestatie van de gemeente uitmaken.

⁶ <https://www.vlaanderen.be/vlaamse-regering/beslissingen-van-de-vlaamse-regering/verkeersveiligheidsplan-vlaanderen-2026-2030>

In het kader van het bestuurlijk toezicht werden in het verleden al besluiten vernietigd, bijvoorbeeld omdat de lokale overheid bij een concessie afstand deed van haar publiekrechtelijke bevoegdheden en door bepaalde beperkende bepalingen te aanvaarden (verkeersremmende maatregelen niet meer kunnen nemen, of zelfs verplicht worden bestaande verkeersremmende maatregelen te verwijderen) niet meer autonoom over haar mobiliteitsbeleid kon beslissen.

Die beleidslijn wordt in het kader van het algemeen bestuurlijk toezicht onverkort verder gehandhaafd voor toekomstige overeenkomsten.

2.2. Bijzondere aandacht voor de impact van de beslissingen op de privacy

Er zijn verschillende handhavingssystemen (mobiele of semimobiele, trajectcontrole) die kunnen worden ingezet.

Het spreekt voor zich dat ANPR-camera's een beperking van het recht op gegevensbescherming en privacy inhouden.

Als een gemeente een beslissing neemt die een verregaande invloed kan hebben op de privacybescherming en andere fundamentele rechten en vrijheden van inwoners, moet ze dat administratiefrechtelijk doen met de nodige zorgvuldigheid. Dat moet blijken uit het voorbereidende dossier.

Niettegenstaande dat lokale besturen over een beleidsmarge beschikken om te beslissen dat een ANPR-camera in bepaalde situaties en bij bepaalde zwaarwegende problemen een noodzakelijke oplossing kan zijn, moeten ze voor ze de beslissing nemen om een ANPR-camera te plaatsen, de nodige aandacht besteden aan vragen zoals de noodzakelijkheid van de maatregel, mogelijke (minder invasieve) alternatieven, proportionaliteit, doelbinding, transparantie en consultatie, gegevensminimalisatie, periodieke evaluatie ...

Zo is het onder meer belangrijk dat per locatie op basis van objectieve gegevens vastgesteld wordt of er een specifiek probleem is dat met camera's kan worden aangepakt, waarbij er bij de beoordeling van de proportionaliteit rekening gehouden wordt met alle betrokkenen.

Voordat ANPR-camera's geplaatst worden, moet er bepaald worden voor welk specifiek doeleinde de camera's gebruikt zullen worden. Doeleinden mogen ook alleen bepaald worden in termen van de openbare opdracht. Er mag geen sprake zijn van doeleinden of afspraken die erop gericht zijn een bepaald aantal vaststellingen van overtredingen of inkomsten in een bepaalde periode te bereiken of ernaar te streven, of maatregelen te nemen die het aantal vaststellingen van overtredingen kunnen reduceren. Er moet voldoende aandacht besteed worden aan correcte en transparante informatie over de doeleinden waarvoor de camera's worden ingezet, het feit dat er geen gegevens verwerkt mogen worden die niet noodzakelijk zijn voor het specifieke doel, alsook aan een periodieke evaluatie.

Na de plaatsing van de camera's, moet periodiek worden geëvalueerd of de camera's effectief zijn in het bereiken van hun doelstelling, en of het verdere gebruik ervan nog proportioneel is met de impact op de gegevensbescherming en de privacy. Als dat niet het geval is, moeten alternatieven worden bekeken en kan beslist worden de camera's te verwijderen. Camera's die er niet in slagen om hun doeleinde te bereiken (wat bijvoorbeeld kan blijken uit het gegeven dat boetes op een stabiel en hoog niveau blijven, rekening houdend met het volume aan doorgaand verkeer) zijn niet effectief als verkeersbeherende maatregel. Alternatieven moeten dan bekeken worden.

Het is aanbevolen dat lokale besturen rekening houden daarmee als ze ervoor zouden opteren om voor de administratieve handhaving van de beperkte snelheidsovertredingen een overeenkomst te sluiten met een derde. Een overeenkomst veronderstelt immers rechten en plichten die nagekomen moeten worden voor een bepaalde termijn.

Om de lokale besturen daarbij te ondersteunen, heeft de VTC enerzijds een "[Richtlijn en waarschuwing voor steden en gemeenten ANPR-camera's en trajectcontroles](#)" opgesteld en anderzijds een "[checklist](#)" gepubliceerd, met de volgende aandachtspunten:

- noodzakelijkheid en proportionaliteit;
- doelbinding;
- transparantie en consultatie;
- gegevensminimalisatie;
- bewaartermijnen;
- technologie en gegevensstromen;
- periodieke evaluatie;
- risicobeheersing.

Die documenten zijn terug te vinden op de website van de VTC: <https://www.vlaanderen.be/vlaamse-toezichtcommissie/domeinen/lokale-besturen>.

De VTC heeft op grond van artikel 10/1, §1, van het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer als toezichthoudende autoriteit de bevoegdheid om toezicht te houden op de naleving van de algemene verordening gegevensbescherming⁷ door de instanties, vermeld in artikel 2, 10°, van het decreet van 18 juli 2008. Belangrijk om te vermelden is dat ze op grond van artikel 10/7 van het voormelde decreet van 18 juli 2008 corrigerende maatregelen kan opleggen. In dat kader verbood de VTC in het verleden al de verwerking door een gemeente als die niet proportioneel was ten opzichte van het wettige doeleinde van GAS-snelheid. De VTC oordeelde dat daarvoor reducerende (bijvoorbeeld geen of minder ANPR-camera's) en beschermende maatregelen (bijvoorbeeld *blurren* van passagiers, voetgangers en fietsers) moeten worden genomen.⁸

⁷ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming).

⁸ Klacht met als kenmerk VTC/K/2024/05: https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1746621908/repositories-prd/VTC_K_2024_05_def_beslissing_aan_vv_anoniem_vr_pub_l9zc3h.pdf.

2.3. Financiële beperkingen

Snelheidscontroles, zowel mobiele, semimobiele, vaste palen als trajectcontroles, kunnen in het kader van lokaal verkeersbeleid een nuttig instrument zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren als ze verstandig worden ingezet. Het doel moet echter altijd de verbetering van de verkeersveiligheid zijn. Snelheidscontroles mogen niet aangewend worden om andere (budgettaire of financiële) doelstellingen te bereiken. Een model waarbij een budgettaire of financiële doelstelling wordt nagestreefd, is niet verenigbaar met de vereiste gerichtheid op verkeersveiligheid.

Zoals reeds gezegd, mag er bij lokale besturen geen sprake zijn van doeleinden of afspraken die erop gericht zijn een bepaald aantal vaststellingen van overtredingen of inkomsten in een bepaalde periode te bereiken of ernaar te streven, of maatregelen te weren die het aantal vaststellingen van overtredingen zouden kunnen reduceren. Er mag bij het lokaal bestuur geen sprake zijn van een verdienmodel.

Dat aandachtspunt wordt nog belangrijker als een lokaal bestuur ervoor zou opteren om voor de administratieve handhaving van beperkte snelheidsovertredingen samen te werken met een private partner. Het lokaal bestuur moet bewaken dat noch de keuze voor de samenwerking met een private partner, noch de voorwaarden van die samenwerking, de vereiste gerichtheid op verkeersveiligheid in het gedrang kunnen brengen.

In dat geval is een financieringsmodel dat gebaseerd is (i) op een minimaal aantal overtredingen, administratieve boetes of verwerkingen dat gerealiseerd moet worden binnen een gegeven periode, of (ii) waarbij de vergoeding geheel of gedeeltelijk wordt aangepast in functie van de wijziging (*c.q.* stijging) van de wettelijk bepaalde boetebedragen, niet in overeenstemming met de vereiste gerichtheid op verkeersveiligheid.

Ook het feit dat een overeenkomst met een private partner zich niet beperkt tot het traject waarvoor de noodzakelijkheid en de proportionaliteit van een trajectcontrole is vastgesteld om redenen van verkeersveiligheid (cf. *supra*), maar een ruimer grondgebied beslaat, kan erop wijzen dat aan de vereiste gerichtheid op verkeersveiligheid niet is voldaan.

Als een gemeente met een private partner samenwerkt, is het ook essentieel dat ze haar dossier zorgvuldig voorbereidt en altijd een duidelijk beeld heeft van de kostprijs van de infrastructuur en de bijbehorende elementen, hard -en software, van het onderhoud en de opvolging ervan ... Zo kan ze op basis daarvan en op basis van in het verleden uitgevoerde controles en de inschatting van de toekomstige overtredingen een weloverwogen beslissing nemen die op deugdelijke motieven gebaseerd is.

In het kader van het bestuurlijk toezicht is daarenboven vereist dat het voorbereidend dossier en de bepalingen van de overeenkomst de toezichthoudende overheid toelaten om na te gaan dat aan, onder meer, de vereiste gerichtheid op verkeersveiligheid voldaan wordt. Daartoe is onder meer een opsplitsing

van de overeengekomen vergoeding in verschillende posten aangewezen. Een louter forfaitaire vergoeding ("lump sum") per overtreding, verwerking of boete om, bijvoorbeeld, hiermee onder meer investeringskosten (cf. *supra* nr. 1.2) te financieren, voldoet niet aan die vereiste.

Als de gemeente met een partner samenwerkt, moet ze bovendien zeer goed afwegen of alle bepalingen in de overeenkomst waarmee ze instemt, haalbaar en uitvoerbaar zijn en toegepast kunnen worden binnen haar organisatie tijdens de hele duur van de overeenkomst. De financiële implicaties van de (gedeeltelijke, tijdelijke of definitieve) stopzetting van bepaalde handhavingssystemen (na bijvoorbeeld een periodieke evaluatie) moeten ook meegenomen worden bij de voorbereiding van het dossier. Anders zouden ze in sommige gevallen een rem kunnen zijn op het doorvoeren van noodzakelijke wijzigingen in het kader van het verkeersveiligheidsbeleid. Dat zou op zijn beurt tot een beperking van de autonomie van het bestuur kunnen leiden.

Die elementen worden meegenomen in de beoordeling in het kader van het bestuurlijk toezicht en kunnen aanleiding geven tot vernietiging van het besluit in kwestie.

3. Wettelijk kader van artikel 29quater van de Wegverkeerswet

Naast de bovenstaande organisatorische en beleidsmatige aandachtspunten is het essentieel dat de toepassing van artikel 29quater van de Wegverkeerswet juridisch correct verloopt. Hieronder wordt het wettelijk kader nog eens duidelijk geschetst.

3.1. Politiereglement

Om GAS-snelheidsovertredingen op rechtsgeldige wijze administratief te kunnen afhandelen, moet de stad of gemeente over een geldig politiereglement beschikken dat uitdrukkelijk verwijst naar de actuele en volledige versie van artikel 29quater van de Wegverkeerswet. Dat politiereglement mag pas in werking treden nadat het volledige proces juridisch, administratief en operationeel in orde is.

3.2. Vaststelling door een persoon die daarvoor bevoegd is

Aangezien artikel 29quater deel uitmaakt van de Wegverkeerswet, moeten de overtredingen worden vastgesteld door de personen die daarvoor bevoegd zijn, vermeld in artikel 3 van de Wegcode⁹. Conform artikel 62, eerste lid, van de Wegverkeerswet kunnen overtredingen alleen vastgesteld worden door een bevoegde verbalisant, namelijk een fysieke persoon.

Automatische toestellen voor snelheids- en trajectcontroles, al dan niet bemand, leveren alleen meetresultaten op. Het is in geen enkel geval aanvaardbaar dat die toestellen zelf administratieve sancties

⁹ Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

genereren. Het is essentieel dat de identiteit van de verbalisant voor de overtreder verifieerbaar is op het proces-verbaal, zodat geen twijfel kan bestaan over de bevoegde persoon die de vaststelling heeft gedaan.

Bevoegde personen zijn limitatief opgesteld in artikel 3 van de Wegcode. Hiertoe behoren onder meer het personeel van het operationele kader van de federale en de lokale politie, en het personeel van het administratieve en logistieke kader van de federale en lokale politie voor de vaststellingen die steunen op materiële bewijsmiddelen van bemande of onbemande automatisch werkende toestellen. Andere personeelsleden van een gemeente beschikken niet over deze bevoegdheid.

3.3. Termijnen

De procedurele termijn, vermeld in artikel 29quater van de Wegverkeerswet, waarin een afschrift van het proces-verbaal van overtreding aan de sanctionerende ambtenaar moet worden bezorgd, begint op de dag van de overtreding zelf.

Het moment van de vaststelling is in dit verband niet gelijk te stellen met de datum waarop de camera door de verbalisant wordt uitgelezen. Die interpretatie is in overeenstemming met de recente rechtspraak van het Hof van Cassatie¹⁰, waarin wordt verduidelijkt dat de overtreding wordt geacht te zijn vastgesteld op het ogenblik waarop het automatisch werkende toestel de feiten vaststelt, en niet op het latere tijdstip waarop een verbalisant het proces-verbaal opstelt.

3.4. Cumulatieve voorwaarden: nadere toelichting

Artikel 29quater van de Wegverkeerswet bepaalt niet alleen de procedure voor de administratieve afhandeling van de snelheidsovertredingen, maar legt ook de cumulatieve voorwaarden vast waaraan voldaan moet zijn opdat dergelijke overtredingen in aanmerking komen voor administratieve bestraffing.

De administratieve afhandeling van snelheidsovertredingen vereist dat aan de volgende vijf voorwaarden is voldaan. Als aan een van de voorwaarden uit artikel 29quater, §2, van de Wegverkeerswet niet is voldaan, blijft de vastgestelde overtreding onderworpen aan het strafrecht en de bijbehorende procedure.

Waar nodig geven we hieronder een nadere toelichting bij de voorwaarden, zodat ze correct kunnen worden toegepast.

1. Een overtreding is een overschrijding van de toegelaten maximumsnelheid met niet meer dan 20 kilometer per uur¹¹.

¹⁰ Arrest Hof van Cassatie van 18 juni 2024 (rolnr. P.24.0601.N).

¹¹ artikel 29quater, §2, 1°, van de Wegverkeerswet

2. De snelheidsovertreding wordt begaan op een plaats waar de snelheid beperkt is tot 30 of 50 kilometer per uur¹².

Lokale besturen zijn niet verplicht om hun volledige grondgebied in het politiereglement op te nemen. Ze beschikken over een discretionaire bevoegdheid en kunnen bijgevolg opteren voor een selectieve toepassing, waarbij alleen welbepaalde straten of zones onder het toepassingsgebied worden gebracht, op voorwaarde dat die keuze op duidelijke en transparante wijze wordt vastgelegd in het geldende gemeentelijke politiereglement.

Als het politiereglement geen uitdrukkelijke beperkingen bevat, betekent dit dat op alle plaatsen in de stad of gemeente waar er binnen die snelheidslimieten gecontroleerd wordt, artikel 29quater van de Wegverkeerswet van toepassing is.

3. De overtreding wordt vastgesteld door een automatisch werkend toestel dat volledig gefinancierd is door de lokale overheid¹³.

Deze voorwaarde is opgenomen om te verhinderen dat zou worden gebruikgemaakt van gewestelijke middelen, hetzij rechtstreeks, hetzij via cofinancieringsregelingen. Elke vorm van gewestelijke tussenkomst in de financiering van het handhavingssysteem sluit de toepassing van artikel 29quater van de Wegverkeerswet uit.

De wetgever heeft evenwel niet beoogd om samenwerking tussen lokale besturen onderling uit te sluiten. Intergemeentelijke samenwerking, waarbij verschillende lokale besturen gezamenlijk optreden en middelen bundelen, is toegestaan op voorwaarde dat uitsluitend lokale (gemeentelijke of intergemeentelijke) middelen worden ingezet en er geen enkele vorm van gewestelijke ondersteuning aan te pas komt.

Binnen dit kader kan elk handhavingssysteem ingezet worden zolang er geen Vlaamse middelen worden aangewend, bijvoorbeeld via subsidies of (gedeeltelijke) plaatsing door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Het gebruik van handhavingssystemen voor GAS-snelheid die door Vlaanderen gefinancierd worden, is door deze voorwaarde uitgesloten.¹⁴ De toenmalige bevoegde ministers verduidelijkten dat meermaals in antwoorden op parlementaire vragen. Om elke twijfel daarover uit te sluiten, zal artikel 29quater van de Wegverkeerswet dienovereenkomstig worden geherformuleerd.

¹² artikel 29quater, §2, 2°, van de Wegverkeerswet

¹³ artikel 29quater, §2, 3°, van de Wegverkeerswet

¹⁴ <https://www.vlaamsparlement.be/nl/parlementaire-documenten/parlementaire-initiatieven/1405104>.

De memorie van toelichting bij het decreet vermeldt het volgende op pagina 47-48: "3° Enkel in de gevallen waarin de apparatuur en de infrastructuur waarmee de snelheidsovertreding wordt vastgesteld, volledig wordt gefinancierd door de lokale overheid, kan een gemeentelijke administratieve sanctiëring worden ingevoerd. Concreet betekent dit dat zowel de paal als de camera volledig moeten worden gefinancierd door de lokale overheid (gemeente of lokale politie), ongeacht de plaats waar deze apparatuur zich bevindt. Zo zullen automatisch werkende toestellen van het gewest die zich bevinden langs een gemeenteweg geen aanleiding kunnen geven tot een gemeentelijke administratieve geldboete. Omgekeerd kunnen automatisch werkende toestellen van de gemeente langs een gewestweg wel tot een gemeentelijke administratieve geldboete leiden."

Alle voorschriften, vermeld in het koninklijk besluit van 12 oktober 2010 betreffende de goedkeuring, de 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, zijn ook van toepassing op automatisch werkende toestellen die worden ingezet voor de vaststelling van snelheidsovertredingen die administratief worden afgehandeld.

Bij administratief beteugelde snelheidsovertredingen gelden dezelfde technische tolerantiemarges als die gehanteerd worden bij snelheidsovertredingen die strafrechtelijk beteugeld worden. Het koninklijk besluit van 12 oktober 2010 voorziet daarbij in een tolerantiemarge van 6 kilometer per uur bij gemeten snelheden tussen 30 en 100 kilometer per uur.

4. De snelheidsovertreding wordt begaan door meerderjarige natuurlijke personen, vermoed of aangeduid overeenkomstig artikel 67bis en 67ter van de Wegverkeerswet¹⁵.

Bij een snelheidsovertreding moet de vaststelling bezorgd worden aan een natuurlijk persoon. Rechtspersonen kunnen geen GAS-snelheidsboete ontvangen. Dat betekent dat de natuurlijke persoon bekend moet zijn voor er sprake kan zijn van een snelheidsovertreding volgens artikel 29quater van de Wegverkeerswet.

De correcte identificatie van de natuurlijke persoon die de snelheidsovertreding heeft begaan, vormt dus een voorwaarde vóór de administratieve procedure opgestart wordt. De persoon moet geïdentificeerd worden door de vaststeller met behulp van de beschikbare databanken, waaronder de Rentadatabank waarin rechtspersonen de gebruikelijke bestuurder van hun voertuigen kunnen aangeven.

Als het voertuig op naam van een rechtspersoon is ingeschreven en er geen gebruikelijke bestuurder bekend is, moet de vaststeller contact opnemen met de rechtspersoon om de identiteit van de bestuurder op het ogenblik van de overtreiding te achterhalen.

Als de rechtspersoon nalaat om binnen vijftien dagen na de ontvangst van het antwoordformulier mee te delen wie de werkelijke bestuurder was, stelt de vaststeller de inbreuk op artikel 67ter van de Wegverkeerswet vast.

Pas na de correcte identificatie van de meerderjarige natuurlijke persoon kan het afschrift van het proces-verbaal worden bezorgd aan de sanctionerende ambtenaar.

5. Er wordt gelijktijdig geen andere overtreiding vastgesteld¹⁶.

¹⁵ Artikel 29quater, §2, 4°, van de Wegverkeerswet.

¹⁶ Artikel 29quater, §2, 5°, van de Wegverkeerswet.

4. Tot slot

Voor meer informatie kunt u terecht bij:

- innenland@vlaanderen.be;
- <https://mow-contact.vlaanderen.be/>.

Een afschrift van deze omzendbrief wordt rechtstreeks bezorgd aan alle geadresseerden.

De omzendbrief kan ook worden geraadpleegd op <https://www.vlaanderen.be/lokaal-bestuur/regelgeving>.

Vlaams minister van Binnenland, Steden- en Plattelandsbeleid, Samenleven, Integratie en Inburgering,
Bestuurszaken, Sociale Economie en Zeevisserij,

Hilde CREVITS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport,

Annick DE RIDDER