Een privébedrijf dat de helft van geïnde boetes opstrijkt, kan dat zomaar?

Geschreven Door Redactie op 22 Sep, 2023

"Het systeem moet rendabel zijn. We zijn geen liefdadigheidsinstelling!" zeggen de privé firma's

Een schande is dit! het geld had volledig terug naar de veiligheid moeten gaan en niet om prive bedrijven te sponseren,

Lokale trajectcontroles zijn niet alleen de **melkkoe van vele Vlaamse gemeenten**, maar ook van een drie bedrijven – Macq, Trafiroad en Intouch, die samen het consortium TAAS vormen – die zowat de helft van het boetegeld binnenhalen: 24 euro per elke boete van 53 euro.

TAAS staat voor 'Trajectcontrole as a Service' en heeft in Vlaanderen een monopolie als het op lokale trajectcontroles aankomt. De krant 'Het laatste Nieuws' ging op onderzoek en stelde vast dat 99 procent van alle ANPR-camera's in Vlaanderen afkomstig zijn van Macq. "Zo goed als alle camera's in ons verkeer worden geleverd door één familiebedrijf, Macq", schrijft HLN. "En dat bedrijf wil helemaal niet dat u trager rijdt, zo blijkt uit de contracten die wij konden inkijken."

Al minstens 35 gemeenten werken samen met TAAS. Nog eens 6 gemeenten overwegen om met TAAS in zee te gaan. Injaas De Mul, hoofd van de verkoopafdeling van Macq zegt dat ze niet meer doen dan gemeenten 'helpen' die krap bij kas zitten. Om al flitsend een centje bij te verdienen? "Niet elke gemeente heeft de middelen om 160.000 euro op te hoesten per traject. Door met ons samen te werken, is er geen enkel risico voor hen. En we kunnen al na zes maanden operationeel

zijn. Dat doet niemand ons na. Op dit moment zijn we ‘vollenbak’ trajectcontroles aan het uitrollen in heel Vlaanderen.”

Jawel ze zijn “vollenbak” bezig met onze verkeersveiligheid. Ten minste dat doet men ons geloven. Uit de contracten die ze afsluiten met de gemeenten, blijkt dat er meer meespeelt dan lieve bedoelingen. Er zijn een aantal clausules waar een geurtje aan zit. Zo zegt een contract dat “belemmeringen van de verkeersdoorstroming (…) zoveel als mogelijk te vermijden zijn”. Automobilisten moeten met andere woorden de kans krijgen om geflitst te worden. Geen verkeersdrempels of ander maatregelen die de snelheid kunnen verlagen. In een andere lekkere clausule staat er dat wegenwerken niet langer dan “vijf opeenvolgende kalenderdagen” mogen duren of “tien kalenderdagen op jaarbasis”. Auto’s moeten bollen, geld moet rollen.

De Vlaamse overheid laat begaan. Flits maar lekker verder, wij knijpen een oogje dicht. Bij TAAS lachen ze in hun vuistje:“They cry all the way to the bank.” De omzet van Macq steeg de laatste twee jaren van 12 naar 17 miljoen euro. Trafiroad van 53 naar 71 miljoen euro. En nee, het is hen niet om het geld te doen, als we TAAS mogen geloven. Verkeersveiligheid, daar draait het om. Maar als we lezen (we citeren) “maar uiteraard moet het systeem rendabel zijn. We zijn geen liefdadigheidsinstelling”, dan zijn wij zo vrij om aan de goede bedoelingen te twijfelen.

Tim Buyse, algemeen secretaris bij de Vlaamse Mobiliteitsraad wil dat de Vlaamse overheid duidelijker laat weten wat mag en wat niet: “Dat is nu niet het geval. Gemeenten moeten beter ondersteund worden.”